

Detaljregulering for gang – og sykkelveg langs fv. 17 mellom Godøystraumen og Saltstraumen

Oppsummering av innkomne innspill ved planoppstart

Innspill nr 1, Lill Tove Kolve, e-post datert 04.06.2023	
Resymé av innspill	Forslagsstillers kommentar
<ul style="list-style-type: none"> Innsender har fritidseiendom på Gøya, Saltstraumveien 958, med avkjøring ned mot sjøen på langstrekningen etter bolighusene på Gøya. Det ligger seks hytter her. De er glad for gang- og sykkelvei, men lurer på hvordan avkjørselen blir og hvordan det blir med parkeringsmuligheter. Det bes om at det tas hensyn til denne avkjørselen 	<ul style="list-style-type: none"> Planforslaget legger gang- og sykkelvegen sør for fv. 17, og den aktuelle avkjørselen blir ikke påvirket
Innspill nr 2, Miljødirektoratet, e-post, datert 05.06.2023	
Resymé av innspill	Forslagsstillers kommentar
<ul style="list-style-type: none"> Planene berører eiendom gbnr. 76/26 som er Saltstraumen - Knaplund nordre - strand statlige friluftslivsområde. Bodø kommune er grunneier og Miljødirektoratet er rettighetshaver for allmennhetens friluftsliv. Ber fylkeskommunen som friluftslivsetat om å følge opp saken etter behov. 	<ul style="list-style-type: none"> Tas til orientering. Den aktuelle eiendommen er tatt ut av planen etter planoppstart
Innspill nr 3, Sametinget, brev datert 07.06.2023	
Resymé av innspill	Forslagsstillers kommentar
<ul style="list-style-type: none"> Sametinget minner om at alle samiske kulturminner fra 1917 eler eldre er automatisk freda i følge KML. § 4 annet ledd, og det er ikke tillatt og skade eller skjemme freda kulturminne, eller siksingssonen på 5 meter rundt kulturminnet. Utover dette ingen spesielle merknader til planarbeidet 	<ul style="list-style-type: none"> Tas til orientering
Innspill nr. 4, Steinar Høiskar, brev datert 11.06.2023	
Resymé av innspill	Forslagsstillers kommentar

<ul style="list-style-type: none"> • Høiskar argumenterer for alternativ nord. Tilkoblingspunktet til gamle Tverlandsveien er henvist til snuplass ved krysset Tverlv. og FV17. • Det ble påpekt på folkemøtet ved Saltstraumen skole at kryssing av FV med gang- og sykkelvei ikke var ønskelig. • Bro på østsiden av FV vil utløse store fyllinger som ikke er forenlig med vernebestemmelsene i området, i tillegg vil det bli svært kostnadskrevenende. Det vil berøre 4-5 husstander som vil få gang- og sykkelveien ganske nært innpå seg. • Vannledning til bygda ligger på sørsiden, dette kan utløse krav fra kommunen om overdekningsmasser og kvalitet på dette. • Et troverdig nordalternativ bør inkludere flytting av tilkoblingspunktet av g/s før undergangen på Skålbunes, slik at den blir gående på vestsiden av FV, da unngår man kryssing av FV både i Gøya og saltstraumen. • Ny bro på vestsiden av Gøystraumen vil enklere la seg gjennomføre uten at det kommer i konflikt med vernebestemmelsene, ved å legge den mellom FV og eksisterende gangbro, eller ved å fjerne denne. Man kan ta i bruk brokarene som allerede er der, dette kan være kostnadsbesparende. Dette vil i tillegg utløse en tryggere påkjøring av FV i Steinsmyra (ca. 100 m fra brofoten) for beboerne på nordsiden. Et minus med denne traseen er en garasje som kommer ganske nær, en del høyere fyllinger på enkelte strekninger og at hyttefelt trenger en påkoblingsvei. • Det er til slutt kostnadene som er avgjørende, men trivsel må være viktigst. 	<ul style="list-style-type: none"> • Alternativ nord er vurdert gjennom planprosessen, inkludert KU, men det er alternativet sør for fv. 17 som tas videre i planforslaget. Se planbeskrivelsen, kapittel 8, for ytterligere begrunnelse for valgt trase. • I løpet av prosjektet har vi kommet fram til at det ikke er bro over Godøystraumen, men føring av gang- og sykkelvegen langs fv. 17 i områdene nært denne (der eksisterende veg også delvis ligger på fyllinger) som vil være det største problemet mtp. det marine verneområdet, dette vil være et større problem på nordsiden enn på sørsiden av fylkesvegen. • Flytting av tilkoblingspunktet til gang- og sykkelveg til undergangen på Skålbunes vil medføre stpre ekstra kostnader for prosjektet, og vil ikke være gjennomførbart med den bevilgningen prosjektet har fått. • Konsekvenser for naboer som får deler av eiendommen beslaglagt er en klar negativ side ved valgt løsning. Det er likevel vurdert at dette er akseptabelt, da ny gang- og sykkelveg vil få store positive konsekvenser for nærområdet. • Bredden på gang- og sykkelvegen inkludert tilliggende grøftekanter er redusert så mye som mulig der den kommer inn på private hager, for å redusere den negative virkningen dette vil få på
---	--

	<p>naboer. I tillegg stilles det krav i bestemmelsene til at private hager i så stor grad som mulig skal bevares som i dag, og skal tilbakeføres til tidligere kvalitet etter at anleggsperioden er over.</p>
<p>Stian og Anniken Nyheim, brev datert 12.06.2023</p>	
Resymé av innspill	Forslagsstillers kommentar
<ul style="list-style-type: none"> • Av de to alternative traseene som er foreslått, er det ønskelig at nordlige trase benyttes. Denne siden av veien vil påvirke husstandene i «Gøya» i mindre grad en om sørlig side velges da flere av husene står relativt nært veien allerede nå, eget hus medregnet. • Dersom bro bygges i vest i Godøystraumen vil sprengning av knaus i første sving slå meget positivt ut sett fra trafiksikkerheten da ut/-innkjørsel her er meget risikoutsatt den dag i dag på grunn av begrenset sikt. Plassering av g/s på nordsiden vil forbedre trafiksikkerheten. Vannledning ligger på sørsiden, samt stoppekran til boligene. Plassering på sørsiden vil berøre beplantning, utnyttelse av tomt og skjerming av vei. Skjerming er viktig pga tungt trafikkert vei. • Nordlig trase vil være fordelaktig når man kommer til sentrum pga skole og fordi forbindelse på gang/sykkelvei på vestsiden av brua ligger på denne siden. • Det er lagt ved bilder av kart med foreslått trase. 	<ul style="list-style-type: none"> • Alternativ nord er vurdert gjennom planprosessen, inkludert KU, men det er alternativet sør for fv. 17 som tas videre i planforslaget. Se kapittel 8 i planbeskrivelsen for ytterligere begrunnelse for valgt trase. • Sprengning av knaus ved Godøystraumen er ikke tatt inn i prosjektet. Det vil bli vurdert på seinere i prosjekteringen å fjerne vegetasjon her for å gjøre området mer oversiktlig.
<p>Innspill nr 6, Norges arktiske universitetsmuseum, brev datert 12.06.2023</p>	
Resymé av innspill	Forslagsstillers kommentar
<ul style="list-style-type: none"> • Tiltaket med brobygging vil være begrenset i omfang og sannsynligheten for konflikt med eventuelle kulturminner under vann vurderes som liten. UM har ingen merknader til planforslaget. • Minner tiltakshaver om at dersom en i forbindelse med tiltaket skulle 	<ul style="list-style-type: none"> • Tas til orientering

<p>kommer over automatisk vernet kulturminner eller funn av kulturhistorisk betydning, skal arbeid stanses og UM varsles jfr. kulturminneloven § 8, 2. ledd.</p>	
<p>Innspill nr 7, Ida Emilie, brev datert 14.06.2023</p>	
<p>Resymé av innspill</p>	<p>Forslagsstillers kommentar</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Ønsker at g/s legger på nordsiden av FV17, husene på nordsiden er trukket mer tilbake. I sør er det flere gårdsveier/avkjørsler en på nordsiden må tas høyde for, pluss de til jorder/mark. 	<ul style="list-style-type: none"> • Alternativ nord er vurdert gjennom planprosessen, inkludert KU, men det er alternativet sør for fv. 17 som tas videre i planforslaget. Se kapittel 8 i planbeskrivelsen for ytterligere begrunnelse for valgt trase. • Konsekvenser for naboer som får deler av eiendommen beslaglagt er en klar negativ side ved valgt løsning. Det er likevel vurdert at dette er akseptabelt, da ny gang- og sykkelveg vil få store positive konsekvenser for nærområdet. • Det er vurdert at konsekvenser for dyrka mark vil være omtrent like med de to alternativene.
<p>Innspill nr. 8, Torill Johanne Sollihaug og Raymond Engmark, brev datert 14.06.2023</p>	
<p>Resymé av innspill</p>	<p>Forslagsstillers kommentar</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Sollihaug/Engmark er veldig positive til at det omsider etableres en g/s fra Godøy til Saltstraumen. Dette vil gi et tryggere lokalsamfunn i Gøya som vil gi økt bolyst, særlig for barnefamilier, og det vil gi tryggere helhetlig løsning for syklende fra Bodø sentrum til Tuv i Saltstraumen. Selv om de er positive, så er de bekymret for at fylkeskommunen i for stor grad har låst seg til trasé alternativt sør på grunn av færre krysningspunkter. Sollihaug/Engmark vil argumentere for det helhetlige bildet vil innebære en større risiko. De mener også at lokalsamfunnet i Gøya helt klart vil være mer tjent med alternativ nord, både i forhold 	<ul style="list-style-type: none"> • Alternativ nord er vurdert gjennom planprosessen, inkludert KU, men det er alternativet sør for fv. 17 som tas videre i planforslaget. Se kapittel 8 i planbeskrivelsen for ytterligere begrunnelse for valgt trase. • • Flytting av tilkoblingspunktet til gang- og sykkelveg til undergangen på Skålbunes vil medføre store ekstra kostnader for prosjektet, og vil ikke være gjennomførbart med

<p>til sikkerhet, praktisk gjennomføring og bolyst.</p> <ul style="list-style-type: none"> • I likhet med Høiskar mener de at g/s bør starte før undergangen til FV17 sett fra Øyjord-siden av undergangen. • De mener det er tungtveiende argumenter for g/s bør ligge nord for FV17 helt fra Skålbolnes til Saltstraumen av følgende grunner; • For barn og ungdom som søker fra Gøya til Saltstraumen for skole og fritidsaktiviteter så vil det naturlige punktet å ta av være krysset Knaplundsveien/FV17. Det vil være naivt å tro at majoriteten av brukerne vil søke til undergang ved Saltstraumen for å krysse FV17, dette vil gi ca. 300 m omvei. Følgelig vil man måtte regne med stor mengde uønskede krysninger av FV17 ved skole/kunstgressbane uten nødvendig sikring. • Ved å velge trasé nord så vil berg nord ved inngang til 60- sone øst i Gøya måtte sprenges bort, og det vil kunne etableres felles og trygg utkjøring for flere av eiendommene til FV17. • Veifylling i Godøystraumen vil trolig kunne redusere noe i total lengde, samt Godøystraumen vil inneholde 2 stk broer i stedet for 3 stk broer, noe som vil minimere avtrykket på Saltstraumen Marine verneområdet, som bør være et tungtveiende argument. • I Gøya ligger det 27 adresser på nordlig side av FV17, mens det ligger 16 adresser på sørlig side av veien. Dette vil føre til færre krysninger av FV17 for å nå g/s dersom man bruker nordlig trasé, enn om man skulle velge sørlig trasé. • I Gøya er Godøyleira et mye brukt rekreasjonsområde for bygda. Tilgangen vil bli bedre til denne, og færre vil måtte krysse veien for å bruke denne ved valg av trasé nord. I tillegg ligger Grendehuset, som har lørdagskafeer osv. på nordlig side av FV17. 	<p>den bevilgningen prosjektet har fått.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Konsekvenser for naboer som får deler av eiendommen beslaglagt er en klar negativ side ved valgt løsning. Det er likevel vurdert at dette er akseptabelt, da ny gang- og sykkelveg vil få store positive konsekvenser for nærområdet. • Bredden på gang- og sykkelvegen inkludert tilliggende grøftkanter er redusert så mye som mulig der den kommer inn på private hager, for å redusere den negative virkningen dette vil få på naboer. I tillegg stilles det krav i bestemmelsene til at private hager i så stor grad som mulig skal bevares som i dag, og skal tilbakeføres til tidligere kvalitet etter at anleggsperioden er over. • I løpet av prosjektet har vi kommet fram til at det ikke er bro over Godøystraumen, men føring av gang- og sykkelvegen langs fv. 17 i områdene nært denne (der eksisterende veg også delvis ligger på fyllinger) som vil være det største problemet mtp. det marine verneområdet, dette vil være et større problem på nordsiden enn på sørsiden av fylkesvegen. • Kryssing av vegen ved Knaplundsveien og ved tettstedet på Godøya er ikke ideelt, men det er vurdert mer trafiksikkert med kryssing i disse områdene (som har fartsgrense 60 km/t) enn å legge inn et systemskifte ved Tverlandsvegen, der fartsgrensen er 80 km/t
---	---

<ul style="list-style-type: none"> • Nordlig trasé gjør langt færre inngrep av stor betydning på private eiendommer gjennom Gøya. Ved bruk av sørlig trasé så vil man måtte rive ett naust og en garasje. • Avkjøringer til dyrket mark og produktiv skog langs FV17 vil bli tryggere. I dag er sørlige avkjøringer fra mark til FV17. • Samlet sett mener de at det er tungtveiende grunner til at den trasé som har vært foreslått siden begynnelsen, nemlig trasé nord, bør benyttes. Trasé sør vil gi større inngrep og samlet sett lavere trafiksikkerhet, da vi mener det vil være urealistisk og nativt å anta at ikke veldig mange, særlig barn og unge, vil velge seg andre krysningspunkter i Saltstraumen enn omveien via undergang ved bro. • I tillegg til overnevnte innspill rundt trafiksikkerhet, må det også tas hensyn til avkjøring til dyrket mark og produktiv skog ved busstopp Ytteråsen. 	
<p>Innspill nr. 9, Andrea og Steffen Hanisch, brev datert 14.06.2023</p>	
<p>Resymé av innspill</p>	<p>Forslagsstillers kommentar</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Hanisch mener de kommer tapende ut dersom det velges sørlig alternativ. Huset deres er et av de nærmeste, om det ikke ligger aller nærmest fv. De kommer til å miste en betydelig del av tomten vår, noe som gjør hagen og tomta forholdsvis liten og utnyttelse av tomten vanskelig. De har barn som leker i hagen og som vil miste sin plass til å leke og boltre seg. g/s vil komme svært tett inn på huset, noe som vil føre til betraktelig dårligere trivsel og innskrenket privatliv. Om vinteren vil det tilkomme et mye høyere støynivå fordi brøytebilene kommer mye nærmere huset. De kommer til å miste vegetasjon som skjermer en god del støy fra en allerede sterkt trafikkert vei, dette kommer til å ødelegge mye for trivsel, bokvalitet og verdien av tomten. 	<ul style="list-style-type: none"> • Alternativ nord er vurdert gjennom planprosessen, inkludert KU, men det er alternativet sør for fv. 17 som tas videre i planforslaget. Se kapittel 8 planbeskrivelsen for ytterligere begrunnelse for valgt trase. • Konsekvenser for naboer som får deler av eiendommen beslaglagt er en klar negativ side ved valgt løsning. Det er likevel vurdert at dette er akseptabelt, da ny gang- og sykkelveg vil få store positive konsekvenser for nærområdet. • Bredden på gang- og sykkelvegen inkludert tilliggende grøftekanter er

<ul style="list-style-type: none"> • På sørsiden er det betydelig flere privatpersoner, og eiendommer som blir negativt berørt. Det er også aktivt landbruk på sørsiden, men mange av landbruksarealene på nordsiden ligger brakk eller bare bli brukt til ekstensivt landbruk. • Det må være betraktelig billigere å bygge ut Godøybrua på vestsiden ennå bygge helt ny bru på østsiden, det er allerede fundamenter der. Det er positivt om det knausen i den første svingen sprenges bort, da det er en meget uoversiktlig plass med stor ulykkespotensial pr. dags dato. • Skole og etter hvert barnehage er også plassert på nordsiden av veien som gjør det meget fornuftig å legge sykkelveien på samme side. 	<p>reduisert så mye som mulig der den kommer inn på private hager, for å redusere den negative virkningen dette vil få på naboer. I tillegg stilles det krav i bestemmelsene til at private hager i så stor grad som mulig skal bevares som i dag, og skal tilbakeføres til tidligere kvalitet etter at anleggsperioden er over.</p>
<p>Innspill nr. 10, Ellen Larsen, e-post datert 14.06.2023</p>	
<p>Resymé av innspill</p>	<p>Forslagsstillers kommentar</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Gang- og sykkelvei bør legges på nordsiden av FV, slik at den ikke berører så mange hager. Husene på sør-siden ligger veldig nært riksveien i utgangspunktet. 	<ul style="list-style-type: none"> • Alternativ nord er vurdert gjennom planprosessen, inkludert KU, men det er alternativet sør for fv. 17 som tas videre i planforslaget. Se planbeskrivelsen for begrunnelse for valgt trase. • Se også kommentar til innspill nr. 9, over.
<p>Innspill nr 11, Miljødirektoratet, brev datert 13.06.2023</p>	
<p>Resymé av innspill</p>	<p>Forslagsstillers kommentar</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Planarbeidet berører eiendom gbnr. 76/26 som er Saltstraumen – Knaplund nordre statlige friluftslivsområde. Eiendommen ble sikret som statlig friluftslivsområde i 1961, kommunen er grunneier og Miljødirektoratet er rettighetshaver. • Gjennomføring av planen kan medføre at deler av det statlige friluftslivsområdet blir brukt til annet enn friluftslivsformål. Vårt utgangspunkt er at all forvaltning av sikrede friluftslivsområder skal vurderes i lys av at området er sikret for allmennheten. Omdisponering av statlig sikrede 	<ul style="list-style-type: none"> • Tas til orientering. Den aktuelle eiendommen er tatt ut av planen etter planoppstart.

<p>friluftslivsområder skal i prinsippet ikke skje. Miljødirektoratet kan likevel gi samtykke til omdisponering dersom det foreligger spesielle forhold som for eksempel tungtveiende samfunnstjenlige hensyn, eller dersom en omdisponering bedrer forholdene for utøvelse av friluftsliv i området.</p>	
<p>Innspill nr. 12, Borghild Viem, brev datert 17.06.2023</p>	
<p>Resymé av innspill</p>	<p>Forslagsstillers kommentar</p>
<ul style="list-style-type: none"> • De er positive til gang- sykkelvei, men har to innspill: • Hytteparkering i svingen på nordsiden av veien må ikke fjernes eller bli mindre. Denne parkeringen er eneste parkeringsmulighet de har ved hytta, alternativt er å stå i veikant til FV, og det er vel hverken lov eller ønskelig med tanke på trafiksikkerhet. Parkering er til tider full, spesielt vinterstid når de nederste hyttene ikke kan kjøre helt frem. • Legges gang- og sykkelsti på nordsiden, får de den tett opp til hytta dersom det skal være stor avstand mellom denne og hovedveien. De ønsker at det tas hensyn til hyttene langs veien, ved å legge g/s så tett opp til FV som forsvarlig, og at det bygges støyskjerming mellom hyttene og g/s. 	<ul style="list-style-type: none"> • Planforslaget legger gang- og sykkelvegen sør for fv. 17, og de aktuelle hyttene, inkludert parkering, blir ikke påvirket
<p>Innspill nr. 13, Saltstraumen menighetsråd, datert 19.06.2023</p>	
<p>Resymé av innspill</p>	<p>Forslagsstillers kommentar</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Støtter forslaget om å bygge gang- og sykkelvei mellom Godøysstraumen og Saltstraumen på nordsiden av FV17. Saltstraumen menighetsråd oppfordrer til at det samtidig med bygging av gang- og sykkelvei også ryddes i veinettet rundt Saltstraumen kirke, og at skiltingen til kirken blir bedre. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tas til orientering. Arealet rundt kirken er tatt ut av planen etter planoppstart, og det foreslås ikke endringer i dette området.
<p>Innspill nr. 14, Stig Venberg og Siv Anita Storteig, brev, datert 19.06.2023</p>	
<p>Resymé av innspill</p>	<p>Forslagsstillers kommentar</p>

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Foretrekker det nordlige alternativet for FV17, fordi man da vil slippe kryssing av FV17, samt at dette sammenfaller med kommende arealplan for Saltstraumen som nærområdet. Dette alternativet vil også ivareta sikkerheten for skoleelever som ikke trenger å krysse riksveien for å komme seg til skolen. • Grunnforholdene er relativt like på hver side av FV, så dette vil ha lite å si for plassering. • Eksisterende vannledning som nylig er etablert på nordsiden av FV17, med tanke på bekymring for økt vekt på denne finnes det kjente vanlige og gode løsninger. Dagens PE-rør som leveres vil ellers heller ikke ha noen problemer med å tåle økt belastning i denne sammenhengen. • Sett i lys av at prosjektet har en kostnadsramme på kun 100 000 000 kr så er det lett å anta at summen på ukjøp/ekspropiasjon, ombygging av tilpassing av boliger kan bli svært kostbar. • Dagens bro i Gøystraumen ligger på vestsiden av FV17, der den og bør være når dette prosjektet er ferdig. Sammenlignet med det å bygge en helt ny bro på østsiden av FV17, så vil det være et betydelig, mindre inngrep som skal til for å oppgradere dagens bro til rett standard, enn det som må til for å lage ny på østsiden. Rent fagmessig vil det være en nok så enkel brokonstruksjon som skal til for å oppfylle alle krav og funksjoner. • Samtidig bør det jo kanskje tenkes på at det vil være muligheter for å utvikle dette utkikkspunktet ved Gøystraumen for turister eller søke overføring av midler til dette fra SSV som har sine kyststiprosjekter rundt om. Det er flere gode innspill fra beboere som ligger inne i denne høringen, det er helt klart mest fornuftig at ny gang- og sykkelvei blir liggende på nordsiden. | <ul style="list-style-type: none"> • Alternativ nord er vurdert gjennom planprosessen, inkludert KU, men det er alternativet sør for fv. 17 som tas videre i planforslaget. Se planbeskrivelsen for begrunnelse for valgt trase. • Problemet med å legge gang- og sykkelveg oppå vannledninger er ikke massene som brukes, men at Bodø kommune har krav til hvor langt ned vannledningene kan ligge, da disse skal være tilgjengelig ved behov. Dette er ikke et problem der vannledningene ligger på sørsiden av fylkesvegen, men der vannledningene ligger på nordsiden av veien ligger de enkelte steder godt under nivået på fylkesveien. • I løpet av prosjektet har vi kommet fram til at det ikke er bro over Godøystraumen, men føring av gang- og sykkelvegen langs fv. 17 i områdene nært denne (der eksisterende veg også delvis ligger på fyllinger) som vil være det største problemet mtp. det marine verneområdet, dette vil være et større problem på nordsiden enn på sørsiden av fylkesvegen. • Reduksjon i fartsgrensen kan ikke gjøres som en del av en reguleringsplan. Det ses på videre i prosjektet om det er mulighet for å få fartsgrensen redusert på enkelte strekninger, men prosjektet har ingen myndighet over dette. |
|---|--|

<ul style="list-style-type: none"> Som et supplement til dette prosjektet bør det også legges til en reduksjon av hastigheten på hovedveien. Dette vil også være et godt støydempende tiltak for de som har hus og eiendom nært vei. 	
<p>Innspill nr. 15, Ole Kristian Øines, brev datert 19.06.2023</p>	
<p>Resymé av innspill</p>	<p>Forslagsstillers kommentar</p>
<ul style="list-style-type: none"> Stiller seg meget positiv til at det blir gang- og sykkelvei på veistrekningen Godøystraumen – Saltstraumen uansett hvilket trasévalg som blir tatt. Øines blir sterkt berørt av sør-alternativet, da store deler av biloppstillingsplass vil gå med til gang- og sykkelsti. Dette må tas hensyn til. Driver også et enkeltforetak og trenger plass for parkering med tilkomst for bil og henger. 	<ul style="list-style-type: none"> Bredden på gang- og sykkelvegen inkludert tilliggende grøftkanter er redusert så mye som mulig der den kommer inn på private hager, for å redusere den negative virkningen dette vil få på naboer. I tillegg stilles det krav i bestemmelsene til at private hager i så stor grad som mulig skal bevares som i dag, og skal tilbakeføres til tidligere kvalitet etter at anleggsperioden er over.
<p>Innspill nr. 16, e-post fra Rema 1000 v/Mona Bjørkli Eriksen, datert 19.06.2023</p>	
<p>Resymé av innspill</p>	<p>Forslagsstillers kommentar</p>
<ul style="list-style-type: none"> Det vises til referat fra oppstartsmøte for gang- og sykkelvei FV17 Godøystraumen – Saltstraumen datert 03.05.2023, og «Oppstart av KPA med rullerings av KDP Saltstraumen planlegges i løpet av 2023. Er dette arbeidet startet opp og vil man få mulighet til å komme med innspill til denne prosessen. 	<ul style="list-style-type: none"> Kommuneplanens arealdel er et separat prosjekt i regi av Bodø kommune. Kommunen skal følge krav til medvirkning i plan- og bygningsloven.
<p>Innspill nr. 17, Saltstraumen kommunedelsutvalg v/Ann-Heidi Seines, brev datert 19.06.2023</p>	
<p>Resymé av innspill</p>	<p>Forslagsstillers kommentar</p>
<ul style="list-style-type: none"> Kommunedelsutvalget har konkludert med at beste løsning er på nordsida av FV17, «rød trasé», og dette er argumentene for vårt standpunkt: Eliminere farlig undergang på Skålbones Massebalanse er ikke et problem. Masse kan tas fra hvilket som helst sted og flyttes innenfor prosjektet. 	<ul style="list-style-type: none"> Alternativ nord er vurdert gjennom planprosessen, inkludert KU, men det er alternativet sør for fv. 17 som tas videre i planforslaget. Se planbeskrivelsen kapittel 8 for ytterligere begrunnelse for valgt trase. Flytting av tilkoblingspunktet til gang- og sykkelveg til

- Trasé bort fra hovedvei og ned mot havet vil forhindre ei stor fylling og forhindre brøyteproblematikk mellom hovedvei og gang-sykkelvei.
- Avsluttes ved busstoppet ved FV17 og dette vil øke trafikksikkerheten for skolebarna. Da kan skolebarna fortsette mot skolen via Kapstøveien eller Knaplundveien.
- Her er det naturlig at det er et gangfelt over FV17 ved busstoppene.

De største ulempene med gang-sykkelvei på sørsiden, vil være:

- Får ikke eliminert farlig undergang på Skålbones
- Ny bru
- Riving garasje
- Ødelegging av boligeiendommer
- Omvei for skolebarna: De kommer til å raskeste vei for FV i krysset ved Knaplundveien.
- Omvei for skolebarna: De kommer til å ta raskeste vei over FV i krysset ved Knaplundveien.
- Vil ikke bli rett side å komme inn på brua da resten av gangveisystemet fra brua og videre til Tuv er på nordsida.

undergangen på Skålbunes vil medføre store ekstra kostnader for prosjektet, og vil ikke være gjennomførbart med den bevilgningen prosjektet har fått.

- Konsekvenser for naboer som får deler av eiendommen beslaglagt er en klar negativ side ved valgt løsning. Det er likevel vurdert at dette er akseptabelt, da ny gang- og sykkelveg vil få store positive konsekvenser for nærområdet.
- Bredden på gang- og sykkelvegen inkludert tilliggende grøftkanter er redusert så mye som mulig der den kommer inn på private hager, for å redusere den negative virkningen dette vil få på naboer. I tillegg stilles det krav i bestemmelsene til at private hager i så stor grad som mulig skal bevares som i dag, og skal tilbakeføres til tidligere kvalitet etter at anleggsperioden er over.
- I løpet av prosjektet har vi kommet fram til at det ikke er bro over Godøystraumen, men føring av gang- og sykkelvegen langs fv. 17 i områdene nært denne (der eksisterende veg også delvis ligger på fyllinger) som vil være det største problemet mtp. det marine verneområdet, dette vil være et større problem på nordsiden enn på sørsiden av fylkesvegen.
- Kryssing av vegen ved Knaplundsveien og ved tettstedet på Godøya er ikke ideelt, men det er vurdert mer trafikksikkert med kryssing i disse

	<p>områdene (som har fartsgrense 60 km/t) enn å legge inn et systemskifte ved Tverlandsvegen, der fartsgrensen er 80 km/t</p>
<p>Innspill nr. 18, Rema 1000 v/Johnny Johannessen, e-post datert 19.06.2023</p>	
Resymé av innspill	Forslagsstillers kommentar
<ul style="list-style-type: none"> REMA Etablering Nord AS (REMA) eier gbnr. 77/192 som ligger langs fylkesvei 17. REMA er positiv til det varslede planarbeidet, som har til hensikt å bedre trafiksikkerheten og framkommeligheten for myke trafikanter. Intensjonen med eiendommen er på sikt å etablere en dagligvarebutikk i samarbeid med kommunen og deres planer om idrettsanlegg. I alternativ nord plasseres gang- og sykkelvei på samme side som Saltstraumen barne- og ungdomsskole, idrettsanlegg og fremtidig dagligvarebutikk. REMA anser alternativ nord som det mest foretrukne alternativet. 	<ul style="list-style-type: none"> Alternativ nord er vurdert gjennom planprosessen, inkludert KU, men det er alternativet sør for fv. 17 som tas videre i planforslaget. Se planbeskrivelsen kapittel 8 for begrunnelse for valgt trase.
<p>Innspill nr. 19, Bodil Karin Berg, brev datert 19.06.2023</p>	
Resymé av innspill	Forslagsstillers kommentar
<ul style="list-style-type: none"> Trasé bør legges på nordsiden av FV17, dette gir minst inngripende alternativet for flere. Sikkerhet ved avkjørsel (markert på vedlagt kart) er tidvis skummel. Ved dannelse av en gang-sykkelveg på nordsiden er Bergs forslag å sløyfe nedkjørslene som vist på tegningen, og heller benytte nedkjøringer på gang-sykkelfeltet på et sikkert sted, som videre fører til adkomst til fritidseiendommer. Dette kan sees på vedlagt kart. Ved bygging av gangveg uavhengig av side bør det virkelig prioriteres å legge fiber i traseen, slik at området kan være attraktivt for yngre generasjon som er mer avhengig av raskt bredbånd. 	<ul style="list-style-type: none"> Alternativ nord er vurdert gjennom planprosessen, inkludert KU, men det er alternativet sør for fv. 17 som tas videre i planforslaget. Se planbeskrivelsen kapittel 8 for begrunnelse for valgt trase. Den aktuelle avkjørselen ligger på nordsiden av fylkesveien, og blir ikke endret som følge av prosjektet <p>- Innspill om fiber tas til orientering. Det er ikke en del av prosjektet, men det vurderes kontakt med netteiere for å undersøke</p>

	om noen vil legge fiber i traseen i forbindelse med graving
Innspill nr. 20, Frits Navjord, e-post datert 19.06.2023	
Resymé av innspill	Forslagsstillers kommentar
<p>Innspill alternativt sør:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Viser ifølge kart – går rett forbi igjennom bolig og hytteområde og vil ha stor innvirkning på bomiljø og trivsel. Økte kostnader pga ekspropriasjon. • Inngripen i naturen, deler av g/s vil da se ut som korridor/åpent område – et nytt oppholdssted for rein og elg ved skogkanten og hytteområde. • G/S vil gå opp på baksiden mellom Åskammen og de første hyttene og videre ned til parkeringsplass SØR 	<ul style="list-style-type: none"> • Alternativ nord er vurdert gjennom planprosessen, inkludert KU, men det er alternativet sør for fv. 17 som tas videre i planforslaget. Se planbeskrivelsen for begrunnelse for valgt trase. • Se også svar til innspill nr. 9
Innspill nr. 21, NVE, brev datert 16.06.2023	
Resymé av innspill	Forslagsstillers kommentar
<ul style="list-style-type: none"> • NVE vil prioritere å gi konkrete innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. På grunn av stor saksmengde i forhold til tilgjengelige ressurser har ikke NVE kapasitet til å gå konkret inn i alle varsler om oppstart til reguleringsplaner. • Anbefaler at NVEs kartbaserte veileder for reguleringsplan, samt NVE internettsider for arealplanlegging brukes i arbeidet. Forslagsstiller har ansvaret for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet. • Kommunen må vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser, jf. NVEs veileder 2/2017. Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen 	<ul style="list-style-type: none"> • Tas til orientering

Innspill nr. 22, Ronny og Merete Nydal Sletteng, datert 20.06.2023	
Resymé av innspill	Forslagsstillers kommentar
<ul style="list-style-type: none"> Nydal eier eiendommene på nordsiden av veien på Fløberget. De ønsker å benytte arealet til fritidsbolig fr seg selv og deres etterkommere, men mangler veirett. De har derfor to innspill: Dersom gang- og sykkelveg legges på nordsiden ønsker de at den påvirker deres eiendommer minst mulig, i praksis at gang-/sykkelveg planlegges nært veien og ikke rett over deres eiendommer som en skisse antydnet. De ønsker å etablere en vei til deres eiendom der de benytter eksisterende avkjøring og følger en evt. gang- og sykkelveg noen få meter østover før de etablerer vei inn til deres eiendommer derfra, dvs de får veirett som sammenfaller med gang-/sykkelveg for å få adkomst til deres eiendommer. Dersom gang-/sykkelveg etableres på sørsiden, ønsker de uansett at planarbeidet tar hensyn til deres ønsker om å få veirett til eiendommen. 	<ul style="list-style-type: none"> Det aktuelle arealet er tatt ut av planen, og planen påvirker ikke disse eiendommene
Innspill nr. 23, Ragnhild Edvardsen, datert 20.06.2023	
Resymé av innspill	Forslagsstillers kommentar
<ul style="list-style-type: none"> Det er ønskelig at gårdsvei til hennes eiendom fortsatt har direkte utkjøring i FV17. <u>Gøystraumen:</u> Parkeringsarealet vil bli mindre enn det er i dag, det er behov for kryssing av FV17 mellom utsiktsplass og parkering. Det bør vurderes å sette ned hastigheten til 60 km når man kommer gjennom skjæringa fra nord på fylkesveien. <u>Berg/fjellknauser ved veien:</u> Massebalanse er nevnt og det er jo sånn at en fjellknaus kan sprenge bort på den sida det ikke skal bygges og brukes i bygginga. Flere steder kan fjerning av fjell bedre trafikksikkerheten. <u>Myke trafikanter over Saltstraumbua:</u> Fortauer på begge sider er like brede, syklistene fra 	<ul style="list-style-type: none"> Ønske om at adkomst ivaretas gjelder to forskjellige eiendommer, nord og sør for fylkesveien. Adkomst til eiendommen nord for eiendommen påvirkes ikke, da dette alternativet ikke er valgt. Adkomst til eiendom sør for fylkesveien ivaretas gjennom bestemmelsene og plankartet. Alternativ nord er vurdert gjennom planprosessen, inkludert KU, men det er alternativet sør for fv. 17 som tas videre i planforslaget. Se planbeskrivelsen kapittel 8

<p>«byen» som sykler hit for trening sykler i veibanen over brua.</p> <p>Det er bare ett av de presenterte forslagene som er aktuelle å bygge og det er på nordsida av FV17.</p> <p><u>Hovedpunktene i alternativ sør:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ved undergangen ved Skålbones er trafiksikkerheten for myke trafikanter dårlig, det er 30-sone, undergangen er smal, de fleste busser kjøres her. • Fylling mot øst må bli stor dersom det gis tillatelse fra Statsforvalteren • <u>Gjennom hagene/veldig nært på boligeiendommer i Gøya:</u> Dersom sør velges så vil de som berøres få nedsatt bruksverdi og salgsverdi på eiendommene sine, noen vil bli svært redusert både for bruk og verdi. Det synes som om AFRY i veldig liten grad tar stilling til konflikt med boligene. • <u>Sentralt i Saltstraumen:</u> Mange kan fort tro at «regulert rundkjøring» er ei rundkjøring som finnes, men den finnes ikke. Den ligger i en reguleringsplan som ble vedtatt for 8-10 år siden og etter det som har vært så er det eier av nærliggende tomt som er pålagt å bekoste rundkjøring hvis de skal bygge ut eiendommen, når og om det blir vet ingen. • <u>Nord, på nedsiden av FV17:</u> Mener at det bør vurderes om g/s kan plasseres på vestsida, og at rasteplassen til Nasjonale turistveier ikke er en «hellig ku» som ikke kan berøres. • Foreslår at GSV starter i nord på Tverlandsveien på Øyjordsida, på høyde rett vest for undergangen på nyveien for der det står skilt med «farlig sving fartsgrense 30 km». Der er det sikt til begge sider når man kommer på ny GSV fra Saltstraumen og inn på veien. • Hyttene på nordsida av veien i Gøyskogen parkerer på en P-plass sør-vest for hyttfeltet. Det ønskes at parkeringsplassen for hytteiere og turgåere blir større og legges 	<p>for ytterligere begrunnelse for valgt trase.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flytting av tilkoblingspunktet til gang- og sykkelveg til undergangen på Skålbunes vil medføre stpre ekstra kostnader for prosjektet, og vil ikke være gjennomførbart med den bevilgningen prosjektet har fått. • Trafiksikkerhet ved undergangen ved Skålbones og Saltstraumbua er ikke en del av prosjektet, uavhengig av trase. • Konsekvenser for naboer som får deler av eiendommen beslaglagt er en klar negativ side ved valgt løsning. Det er likevel vurdert at dette er akseptabelt, da ny gang- og sykkelveg vil få store positive konsekvenser for nærområdet. • Bredden på gang- og sykkelvegen inkludert tilliggende grøftkanter er redusert så mye som mulig der den kommer inn på private hager, for å redusere den negative virkningen dette vil få på naboer. I tillegg stilles det krav i bestemmelsene til at private hager i så stor grad som mulig skal bevares som i dag, og skal tilbakeføres til tidligere kvalitet etter at anleggsperioden er over. • I løpet av prosjektet har vi kommet fram til at det ikke er bro over Godøystraumen, men føring av gang- og sykkelvegen langs fv. 17 i områdene nært denne (der eksisterende veg også delvis ligger på fyllinger) som vil være det
---	--

<p>med utkjøring i FV der det er trygg sikt for utkjøring.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det er lagt ved to vedlegg som viser forslag til g/s: Den ene langs veien fra Øyjordssiden vest for undergang, vest for FV17 i Gøystraumen og langs veien til Saltstraumen sentrum. Vedlegg to har forslag Saltstraumen sentrum i krysset FV17 i Knaplundveien/Ripnesveien. 	<p>største problemet mtp. det marine verneområdet, dette vil være et større problem på nordsiden enn på sørsiden av fylkesvegen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kryssing av vegen ved Knaplundveien og ved tettstedet på Godøya er ikke ideelt, men det er vurdert mer trafiksikkert med kryssing i disse områdene (som har fartsgrense 60 km/t) enn å legge inn et systemskifte ved Tverlandsvegen, der fartsgrensen er 80 km/t •
--	--

Innspill nr. 24, Kjell Brækkan, e-post datert 20.06.2023

Resymé av innspill	Forslagsstillers kommentar
<ul style="list-style-type: none"> • Eier av en hytte på Ytteråsen 7. Det er 5 hytter langs denne hytteveien. Om g/s-veien legges på nordsiden av FV17, vil sannsynligvis ikke deres avkjørsel/adkomst bli særlig berørt. Derimot om g/s-veien legges på sørsiden av FV17, så må det tas hensyn slik at adkomst blir lik og ikke dårligere. De har i dag også parkeringsplass for noen biler nede ved FV17, rett før en bratt bakke opp til hyttene som brukes på vinteren. De vil også i fremtiden ha behov for parkeringsplasser tilsvarende det vi har i dag. Alternativt at det ordnes slik at g/s-veien legges såpass høyt, og at de har adkomst via denne, og dermed unngår denne bratte bakken opp til hyttene. 	<ul style="list-style-type: none"> • Eksisterende adkomst ivaretas i planforslaget

Innspill nr. 25, Stig Skåbones, brev datert 20.06.023

Resymé av innspill	Forslagsstillers kommentar
<ul style="list-style-type: none"> • Det er to forslag om plassering. 1. Øst for bru over Gøystraumen, 2. vest for bru over Godøystraumen. Begge alternativer med påkobling til gamle riksvei 17. Skålbones. (Nå kommunal vei.) • I tillegg er det kommet inn et privat forslag: Forlengelse av sykkelsti 	<ul style="list-style-type: none"> • Alternativene både nord og sør for fylkesveien er vurdert gjennom planprosessen, inkludert KU, men det er alternativet sør for fv. 17 som tas videre i planforslaget. Se kapittel 8 i planbeskrivelsen for

<p>med ca. av 500 m med påkobling av ny sykkelsti vest for kulverten på Skålbolnes og forsette på samme side til Salstraumen. Dette forslaget vil bli mye større belastning på naturen og det marine verneområdet, da det vil trenges utfyllinger både over Skålbonesleira og i Godøystraumen før rasteplass/bru. Det er på denne strekningen flere avkjørsler å ta hensyn til.</p> <ul style="list-style-type: none"> • På østsiden av brua vil det kanskje være mulighet til tekniske løsninger uten de store utfyllinger over Gøystraumen. • Den visuelle opplevelsen, et større naturinngrep og fjerning av rasteplass er et stort akerpunkt mot å legge sykkelstien vest for vei og bru Skålbones/Gøystraumen. • Størst utfordring mot å la den gå på østsiden av Gøystraumen er de eiendommene som ligger nært riksveien, g/s kommer veldig nært. • Andre hensyn: har 3-4 parkeringsplasser på gnr 74 utenfor asfaltert parkering ved tidligere bomstasjon. På Skålbones og Gøya er det i tillegg til avkjørsler til boligene flere driftsavkjørsler på begge sider av riksveien. Ber om at det tas hensyn når sykkelveien etableres. • Om sykkelsti bygges på østsiden av Gøystraumen, bes det om muligheten til å sprengte bergvegg på motsatt side ved inngang til 60 sonen, slik at sikten til avkjørselen er innenfor krav til avkjørsler. • Legges sykkelstien vest for brua, des det sikre krysningsspunkt avkjørsel/sykkelsti. 	<p>ytterligere begrunnelse for valgt trase.</p> <ul style="list-style-type: none"> • I løpet av prosjektet har vi kommet fram til at det ikke er bro over Godøystraumen, men føring av gang- og sykkelvegen langs fv. 17 i områdene nært denne (der eksisterende veg også delvis ligger på fyllinger) som vil være det største problemet mtp. det marine verneområdet, dette vil være et større problem på nordsiden enn på sørsiden av fylkesvegen. • Dette gjør også at naturinngrep og konsekvenser for landskap blir større ved trase nord/vest for Godøystraumen. • Sprengning av knaus ved Godøystraumen er ikke tatt inn i prosjektet. Det vil bli vurdert på seinere i prosjekteringen å fjerne vegetasjon her for å gjøre området mer oversiktlig.
<p>Innspill nr 26, Statsforvaleren i Nordland, brev datert 20.06.2023</p>	
<p>Resymé av innspill</p> <ul style="list-style-type: none"> • Begge traseene berører dyrka og dyrkbar jord. Statsforvalteren mener konsekvens for landbruk og jordvern må være et av utredningsteamene i konsekvensutredningen. 	<p>Forslagsstillers kommentar</p> <ul style="list-style-type: none"> • Landbruk og jordvern konsekvensutredes

<ul style="list-style-type: none">• Statsforvalteren viser her til retningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning. Statsforvalteren ber i tillegg om at klimagassutslipp i utbyggingsfasen tas med i planens utredninger.• Det er gjennomført møte den 14. juni 2023, mellom Statsforvalteren, fylkeskommunen og konsulentene fra AFRY, ang. naturmangfold og det marine verneområdet. Statsforvalteren forutsetter at det ved evt. flere spørsmål om innhold og tillatelser tas kontakt for å sikre at avklaringer og kunnskapsdeling blir gjort før planen sendes til høring.• Minner om at det bør tas inn bestemmelser som begrenser utbygging av området til perioder utenfor hekketiden fra 15. april til 15. august, for å unngå forstyrrelse av hekkende fugl i området. Det vises også til at vurderingen og vektleggingen av prinsippene i §§ 8-12 skal framgå av beslutningen som berører naturmangfold, jf. naturmangfoldloven § 7. Det bør også synliggjøres hvordan saken påvirker muligheten for å nå forvaltningsmålene for naturtyper og arter i naturmangfoldloven §§ 4 og 5.• Østlig alternativ medfører behov for ny bru ved siden av eksisterende bru over Godøystraumen. Statsforvalteren forutsetter at det gjøres en vurdering av hvorvidt det er mulig å bruke eksisterende fundamenter og fylling på vestsiden av eksisterende vei, for å sikre at naturmangfold i og ved vassdraget, samt verdiene ift. gjennomstrømming i Godøystraumen ikke blir berørt. Stiller seg i utgangspunktet negative til påvirkning av naturverdier i dette området.• Statsforvalteren forutsetter at vassdrag med årssikker vannføring blir ivaretatt, jf. vannressursloven § 11, og at overvann tas med som	<ul style="list-style-type: none">• Det er laget veg-LCA for forslaget, se vedlegg til planen.• Tas til orientering. Det er gjennomført nytt møte ang. det marine verneområdet 12.09.2023, og fylkeskommunen og plankonsulent ønsker tett kontakt med Statsforvalteren også framover• Bestemmelsene sikrer dette. Vurdering av prinsippene i §§ 8 – 12 i naturmangfoldloven er vurdert i konsekvensutredning Naturmangfold.• Østlig alternativ medfører behov for ny bru, men vi ser at det er ved utvidelse på områdene med eksisterende fylling at det er mest utfordrende å holde tiltaket utenfor marint verneområde. Dette er noe av bakgrunnen for at sørlig alternativ er valgt, da dette gir kortere strekker med utvidelse av veien på eksisterende fylling. Se planbeskrivelsen for mer utfyllende redegjørelse• Overvann er tatt med som tema. Konsekvensutredning for naturmangfold har vurdert
---	---

<p>tema i utredningene for planområdet. Bekkelukking bør generelt unngås.</p> <ul style="list-style-type: none">• Krav til massehåndteringsplan bør tas inn i bestemmelsene. Det vises til viktigheten av å redusere uttak av myrmasser, evt. gjenbruk der dette ikke lar seg gjøre, for å redusere klimagassutslipp.• Håndtering av masser bør inkludere tiltak mot spredning av fremmede arter, det vises til regional handlingsplan for fremmede arter, og kunnskapsbladet om massehåndtering og invaderende plantearter• Planområdet berører skolevei og barn og unge bør involveres tidlig i planprosessen, for å sikre at deres interesser blir godt nok ivaretatt. Hensynet til barn og unges oppvekstvilkår må ivaretas i planarbeidet, jf. plan- og bygningsloven § 1-1 siste ledd.• Begge traseene berører arealer med dyrka jord av stor verdi. Ser at samfunnsinteressene er store og at det derfor kan være nødvendig å omdisponere arealer med dyrka jord. Det er viktig at man i den videre prosessen tar hensyn til disse områdene og ser på muligheten til å utføre kompensierende tiltak så langt det lar seg gjøre. Anbefaler at det lages et arealregnskap som forklarer hvor mye dyrka mark som blir omdisponert og en plan for hvordan man kan begrense tap av dyrka mark langs veistrekningen.• Det bør utarbeides en matjordplan som sendes på høring sammen med reguleringsplanen.• Dyrka jord må ikke brukes til rigg- og anleggsområde og heller ikke til mellomagring av masser. Eksisterende dreosanlegg som blir berørt må enten settes tilbake i minst like god stand som før anleggsarbeidene startet, ellers så må det etableres et helt nytt dreosanlegg. Etter ferdigstillelse av veien må de berørte dyrkaarealene	<p>Moelva, men har konkludert at det er lite sannsynlig at det er årssikker vannføring der.</p> <ul style="list-style-type: none">•• Sikres i bestemmelsene • Sikres i bestemmelsene • Tas til orientering • Konsekvensutredning for landbruk inneholder arealregnskap. Det er laget en matjordplan med retningslinjer for videre behandling av matjord, og denne sikres gjennom bestemmelsene • Se over • Dyrket mark tillates kun brukt til rigg- og anleggsområde der dette ikke kan unngås, og det er satt strenge regler bruk av disse.
---	--

<p>minst tilfredsstillende kravene til samme arealtype i klassifiseringssystemet AR5 som de hadde før tiltaket startet.</p> <ul style="list-style-type: none">• Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (SPR) gir føringer for kommunenes, fylkeskommunenes og statens arbeid med klimatilpasning. Det er utarbeidet en egen veileder for hvordan klimatilpasningsarbeidet kan gjennomføres. Statsforvalteren har også utarbeidet tall for fremtidig temperatur, nedbør og havnivåstigning for ulike steder i Nordland. Disse tallene skal legges til grunn ved planlegging.	<ul style="list-style-type: none">• Tas til orientering
---	---

AFRY Ark Studio, 26.09.2023

Sign: Torunn Lien Nilsen