

22/2025 Detaljreguleringsplan gangvei - Åse

Detaljregulering Gangvei Åse

Planbeskrivelse

Planforslaget er datert:

Dato for siste revisjon av plankartet: 11.12.2025

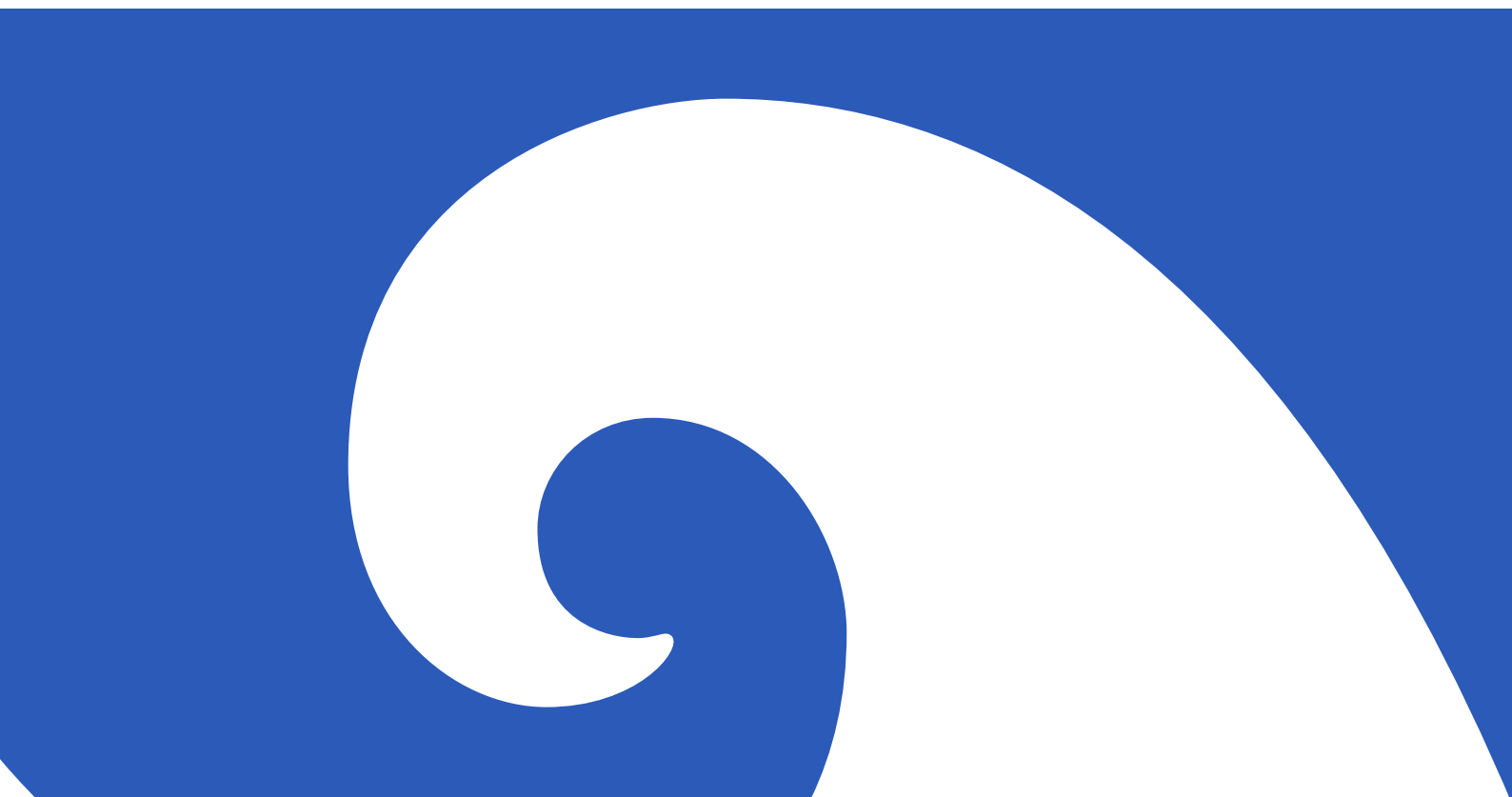
Dato for siste revisjon av bestemmelsene: 23.02.2026

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen: 23.02.2026

Vedtatt dato:

Plan-ID: 1871_202502

Forslagsstiller: Andøy kommune





Innholdsfortegnelse

1. Sammendrag.....	1
2. Bakgrunn	1
3. Planprosess	2
4. Planstatus	4
5. Beskrivelse av planområdet, dagens situasjon.....	5
6. Beskrivelse av planforslaget	10
7. Ansvarlig realisering: VAO, landbruk og elvekryssing	12
8. Konsekvensutredning	13
9. Virkninger/konsekvenser av planforslaget	13
10. ROS-analyse.....	22
11. Innkomne innspill.....	23

1. Sammendrag

En detaljregulering er en reguleringsplan som detaljert fastsetter hvordan arealer skal brukes innenfor plankartets avgrensning. Plankartet og planbestemmelser er supplert med en planbeskrivelse.

Formålet med detaljregulering for ny gangvei på Åse, langs fv.82, er å fastsette hvordan nytt trafikk mønster for gående skal utformes, og hvordan dette skal forholde seg til tiliggende arealer.

Gjennom planprosessen, folkemøter og dialog har man kommet frem til løsningen slik den er beskrevet i dette dokumentet. Det er en konsekvens av de mange faktorene som skal tas hensyn til, i tillegg til de fysiske begrensningene i området. Fortauet vil ha en bredde på 3 meter og legges på vestsiden/øvre side av veien. Etablering av nytt fortau vil innebære beslag av deler av private eiendommer som ligger langs veien. Detaljreguleringen er nødvendig juridisk grunnlag for gjennomføring av prosjektet, samt ekspropriasjon og erverv av grunn.

2. Bakgrunn

2.1 Hensikten med planen

Hensikten med planarbeidet er å sikre trygg ferdsel langs fv. 82 på Åse. I dag er det noe tilrettelegging for myke trafikanter, gitt eksisterende gangvei på et kortere del av planlagt veistrekke. Samtidig må den overordnede og totale tilretteleggingen tilsies å være lav, med betydelig rom for forbedring.



2.2 Prosjektmål

Denne reguleringsplanprosessen følger opp vedtak i kommunens trafiksikkerhetsplan for 2023-2025. Reguleringsplan for strekningen skal sikre et juridisk grunnlag for gjennomføring av prosjektet.

2.3 Forslagsstiller og plankonsulent

Reguleringsplanforslaget med planbestemmelsene, planbeskrivelsen og ROS-analyse er utarbeidet av teknisk enhet ved Andøy kommune. Bygg i Nord har levert tegning av plankart. Kommunestyret i Andøy kommune er vedtaksmyndighet for reguleringsplanen.

2.4 Krav om konsekvensutredninger

Planen er ikke vurdert til å utløse krav om konsekvensutredning. Temaet omtales videre i kapittel 7.

3. Planprosess

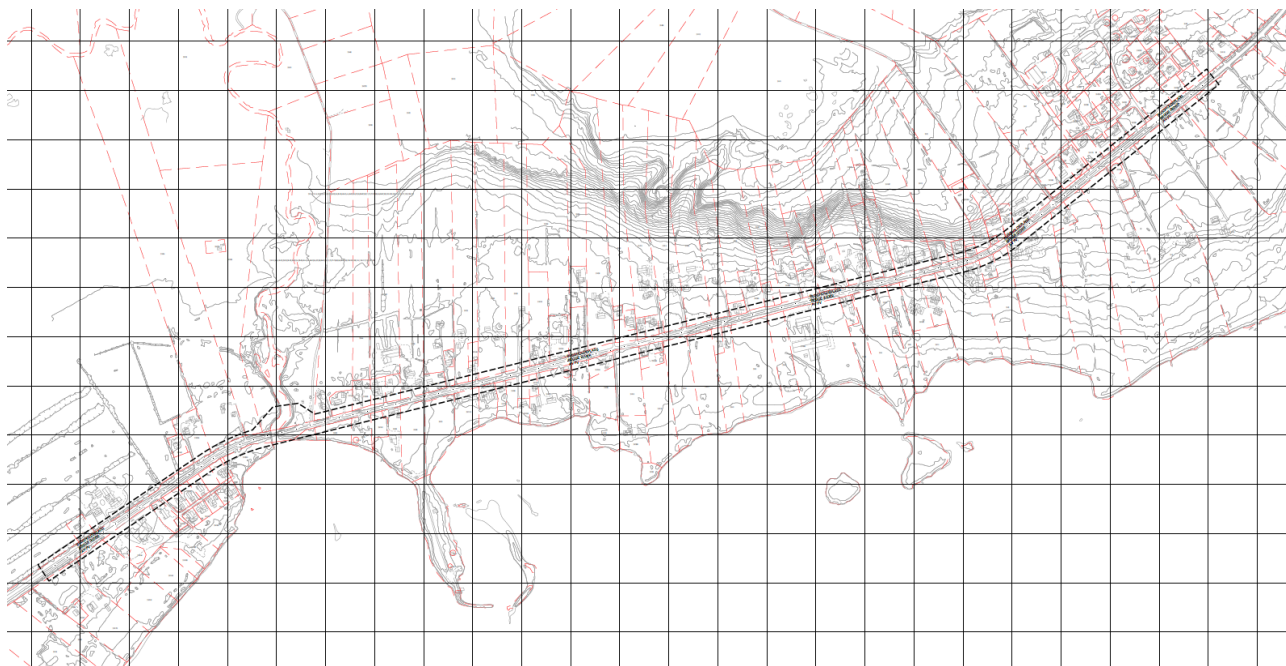
3.1 Medvirkning

Planarbeidet følger bestemmelsene i plan- og bygningsloven (PBL). PBL kapittel 12 gir føringer for gjennomføring av planprosessen. Høring og offentlig ettersyn gjøres med grunnlag i PBL §§ 12-10 og 3-7. Det har vært gjennomført offentlig informasjonsmøte på lokalt grendehus i følge med varsel om oppstart (se 3.2).

3.2 Varsel om oppstart

Varsel om planoppstart ble kunngjort den 2. september 2025, med frist for innspill den 17. oktober 2025. Det ble varslet i Andøyposten og Bladet Vesterålen, og til berørte grunneiere/rettighetshavere og aktuelle myndigheter og interesseorganisasjoner.

Varsel om oppstart til reguleringsarbeidet ble sendt ut med utgangspunkt i følgende planområde (sort stiplet linje):



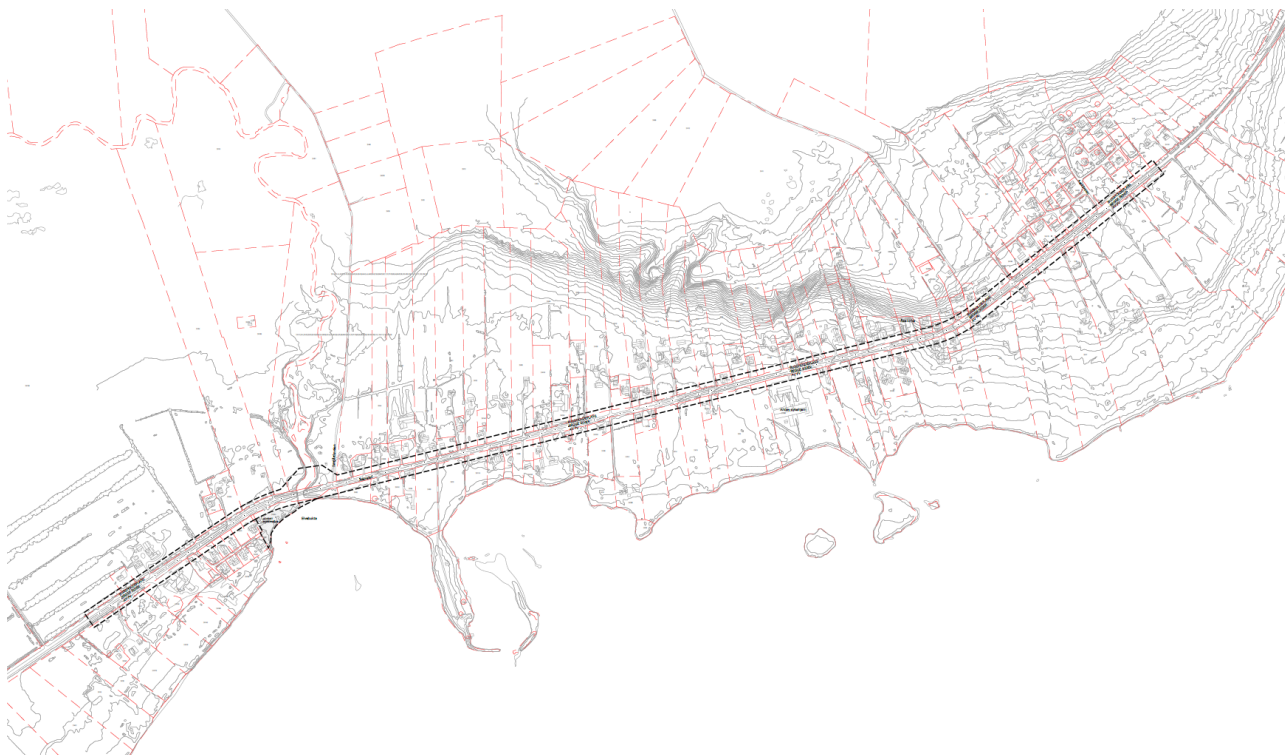
Figur/kart: Planavgrensning langs fv. 82 ved Åse.

Det ble registrert 8 merknader og innspill til planarbeidet ved varsel om oppstart. Disse er oppsummert og kommentert i kapitel 8. Kommentarene viser hvordan innspillene er fulgt opp i planarbeidet.

Det ble holdt informasjonsmøte på Åse Grendehus, den 24. september, kl. 18:00 til ca. 19:00. Det har vært pågående dialog med enkelte berørte grunneiere, både på telefon og via epost-korrespondanse, samt gjennom møter. Som følge av forslaget vil det trolig være mer behov for dialog videre med berørte grunneiere, slik at de kan hensyntas gjennom videre prosjektering.

3.3 Varsel om utvidet planavgrensning

Det ble sendt ut varsel om en mindre utvidelse av planavgrensningen, den 19.11.2025. Utvidelsen ble gjort for å utrede reell mulighet for besvarelse av innspill som etterlyste alternative krysningsløsninger for gang- og sykkelvei over Åseelva.



Figur/kart: Planavgrensning slik varslet 19.11.2025 langs fv. 82 ved Åse. Merk mindre område inkludert, ved Åselva, mot sjø og knyttet mindre boligfelt.

4. Planstatus

4.1 Overordnede planer

4.1.1 Fylkeskommunale planer

Forholdet til overordnede planer er blitt behandlet gjennom planprosessen og merknadsbehandling. Tiltaket er vurderes i tråd med overordnede planer og arealpolitiske retningslinjer. Tiltaket treffer eksempelvis Nordland fylkeskommunes arealpolitiske retningslinjer 8.2 by- og tettstedsutvikling:

l). Det skal legges til rette for gående og syklende gjennom et trafiksikkert og sammenhengende gang- og sykkelveinett.

o). Grøntområder, parker, gang- og sykkeltraseer og turdrag innen og mellom boligområder, nærturområder, skole, butikk og andre viktige servicepunkter, skal sikres gjennom kommunens arealplaner.

Planlagte tiltak er ikke i strid med overordnede målsetninger eller retningslinjer.

4.1.2 Kommuneplanens arealdel

Forslag til planområde er i kommuneplanens arealdel for Andøy kommune 2013-2024 er avsatt til boligbebyggelse, offentlig eller privat tjenesteyting, LNFR og forretninger. Forslaget til detaljreguleringsplanen vil tilrettelegge for etablering av fortau og kombinert fortau/ holdeplass for buss.



4.2 Gjeldende reguleringsplaner

Langs fv.82, på strekket som planavgrensningen overlapper, finner vi 2 planer: «Åse næringsområdet» med plan-id 1871-202002, endelig vedtatt arealplan fra 2021, og «Roligheten sykehjem» med plan-id 1871_201901, endelig vedtatt arealplan fra 2019.

4.3 Statlige og regionale føringer

Av vesentlig betydning er **Nasjonal transportplan 2025-2036**. «Meldingen om Nasjonal transportplan 2025-2036 presenterer regjeringens transportpolitikk og langsiktige plan for utforming av transportsystemet. Det overordnede transportpolitiske målet er «Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050.»

Fra sammendraget av planen legger Regjeringen følgende til grunn for prioriteringene av ressursbruk:

- Vi skal ta vare på det vi har,
- vi skal utbedre der vi kan, og utnytte kapasiteten i både eksisterende infrastruktur og transporttilbud bedre,
- vi skal bygge nytt der vi må.

Regjeringen framlegger også følgende mål:

- Bedre mobilitet for mennesker og næringsliv i hele landet.
- Reduserte klimagassutslipp og økt hensyn til natur
- Nye og forsterkede tiltak skal øke transportsikkerheten
- Økt vektlegging av samfunnssikkerhet og beredskap
- Digitalisering og ny teknologi skal effektivisere transportsystemet

Vedr. gående og syklende vil Regjeringen: «[...] videreføre innsatsen knyttet til sårbare trafikantgrupper som gående og syklende i planperioden. Det må gjennomføres et bredt spekter av tiltak, knyttet til planlegging, drift og vedlikehold, investeringer i infrastruktur for gående og syklende og trafikantadferd.»

Nåværende **Regional transportplan 2022-2033** ble vedtatt av fylkestinget 2022. Denne gjelder frem til 2033, men er under revisjon. Trafikksikkerhet, samt bærekraft, er et gjennomgående tema. Særlig viktig er videreføring av nullvisjonen for drepte og hardt skadde. Gang- og sykkel som tema er nevnt i korte trekk og peker på viktigheten av økt satsning på blant annet sykkel og gange, ifm. omlegging til grønt skifte i kollektivtransporten.

5. Beskrivelse av planområdet, dagens situasjon

5.1 Beliggenhet

Åseveien og relevant del av fv. 82 ligger i Andøy kommune og utgjør ca. 2,35km av fylkesveg 82. Veien fører gjennom landlige og naturskjønne omgivelser og går rett gjennom tettstedet Åse, sør på Andøya.

Åse ligger på østkysten av Andøya, langs Andfjorden, omtrent 41 km fra kommunesenteret Andenes nord på øya.

5.1.1 Avgrensning og størrelse på planområdet

Spør Monica om størrelse på planområdet



5.2 Dagens arealbruk/tilstøtende arealbruk



Figur 1 Langs veien finner vi i dag flere eksisterende bussholdeplasser.



Figur 2 I krysset mellom Åseveien og Kjellbakkveien finner vi et eksisterende gangfelt. Merk skolevei.



Figur 3 Arealet strekker seg inn i bebyggelse på utvalgte områder. Bilde viser Åseveien 246 og eksisterende gangvei i planavgrensningen.



Figur 4 Arealet omfatter også deler av offentlig tjenesteyting, her ved Åseveien 277 og Andøy sykehjem. Her slutter også dagens eksisterende gangvei.



Figur 5 Arealet inkluderer forretningsvirksomhet, her ved eksempel fra Åseveien 328 og Matkroken.



Figur 6 Arealet omfatter hovedsakelig boligbebyggelse og landbruksjord.



Figur 7 Arealet omfatter bro over Åseelva, knyttet Elvebukta. Perspektiv fra øst mot vest.



Figur 8 Eksempelareal ved avslutning av planavgreningen, med inkludert areal slik anvist, her med både landbruk- og næringsinteresser.

5.3 Teknisk infrastruktur

Det forekommer flere krysninger av vann og avløpsinfrastruktur som er vesentlig. I innspill, og basert på nåværende informasjon, er det både offentlige og private løsninger som vil bli berørt av tiltaket. Ovenfor tematikken blir det viktig med en tydelig og god dialog med private grunneiere under prosjekteringsfasen. Det kan eksistere private anlegg som må flyttes. Viser også til private innspill i pkt. 11 av denne planbeskrivelsen.



5.4 Trafikkforhold

Planavgrensningen og relevant del av Åseveien inneholder flere fartssoner. Lengst sør, ved Nye Vøling Auto, settes farten ned fra 80km/t til 60km/t. Herfra beholdes fartsgrensen til litt over broen ved Åseelva. Fra broen er det et langt (ca. 1,45km) strekke som er rett og oversiktlig. Veiens bredde er ca. 6 meter. Ved nordlig avslutning av dagens eksisterende fortau, stopper fort 50-sonen og byttes med en 60km/t sone. Dette fortsetter forbi planavgrensningen videre nordover.

Dagens/eksisterende fortau er et viktig tilbud for gående og syklende, men det framkommer tydelig at tilbudet ikke sikrer tilstrekkelig trafiksikkerhet, når vi ser Åse og hele veistrekket for grenda under ett. I dag benytter barn, unge, voksne og eldre akkurat samme areal som andre kjøretøy, på en 6 meter bred vei, med personbiler og tynge lastetransport og anleggsbiler forbigående i en hastighet minimum i 50km/t.

Det er heller ikke lagt opp til trygge kryssinger for myke trafikanter i planområdet samtidig som boligområder, sykehjem, butikk og skole gir et behov for ferdsel av gående langs veien.

Utover dette spiller Åse sin befolkning inn bekymringer og frustrasjon rundt mangelfull (fungerende) veibelysning. Det informeres som en situasjon som har vedvart lenge, og som ytterligere øker risiko for ulykker. Det samme gjelder rapportering og innspill om tidvis råkjøring med høy fart langs det rette strekket.

Tiltaket vil ikke medføre en trafikkøkning.

5.5 Barns interesser og sosial infrastruktur

Åseveien benyttes ofte av barn og unge. Transport til og fra skole, eller besøk på matbutikk eller andre nærliggende besøk, oppleves som utrygg utenfor eksisterende fortau. Som følge av ny næringsaktivitet i kommunen oppleves den stadig økende trafikken med spesielt tungtransport som direkte trafikkfarlig. Det er også barn- og unge som er avhengig av kollektivtransport i forbindelse med reise til og fra skole og aktiviteter, som i økende grad har behov for sikker ferdsel langs veien og et bedre tilbud om kollektivknutepunkter. En viktig del av formålet med reguleringen er derfor å sikre trafiksikkerhet for barn og unge i forbindelse med ferdsel.

6. Beskrivelse av planforslaget

6.1 Bakgrunn for foreslått løsning

Hensikten med planen er å ivareta fremkommelighet og trafiksikkerhet for myke trafikanter som ferdes langs strekningen. Dette gjøres ved å regulere ensidig fortau langs Åseveien.

6.2 Reguleringsformålets plassering og utforming

6.3 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

6.3.1 Fortau

Fortau innebærer gangareal på minimum 3m pluss skulder i ytterkant. Noen variasjoner og reduksjoner er måttet gjennomføres pga. tomt/bebyggelse langs strekket.



Gjennom prosjektering kan man se på alternativer som kantstein mot kjørevege for å minske inngrep i private eiendommer.

Kantstein mellom kjørebane og fortau har som hensikt å virke avvisende på kjøretøy og bør ha avvisende kantstein på minimum 12 cm ved fartsgrense ≥ 50 km/t. Krav til nedsenk ved gangfelt er gitt i kapittel D.4.3. i N100.

6.3.2 Kjøreveger

Kjørevege blir liggende som i eksisterende situasjon og blir ikke påvirket av fortauet. I anleggsfasen vil kjørevegen bli påvirket av arbeidet.

6.3.3 Avkjørsel

Plassering av avkjørsel (vist på plankart med piler) er veiledende, men antallet og fra hvilken gate/veg tomte skal ha adkomst fra/til, er bindende. Ved justering av plasseringen må det dokumenteres at avkjørsler er i tråd med gjeldende vegnormaler og ikke kommer i konflikt med kryss og kurvatur.

Avkjørsel og adkomst skal ivareta kravene til nødetatene.

Der gaten har langsgående kantstein, bør nedsenket kantstein føres gjennom avkjørselen for å tydeliggjøre vikepliktsforholdene. Kantstein i overgang mot kjørebanen bør maksimalt være 2 cm.

6.3.4 Frisikt

Det skal ikke være sikthindringer, som gjerder, murer og beplantning høyere enn 0,5 m over vegens nivå innenfor frisktsoner. Enkelte skilt, lysstolper og lignende infrastruktur kan tillates plassert innenfor frisktsonen i henhold til retningslinjer gitt av statens vegvesens håndbok.

6.3.5 Fotgjengerfelt og overganger

Dette skal opparbeides som vist i plankartet, og utformes i henhold til Statens vegvesens krav. Det henvises her til den siste oppdaterte versjonen av «Håndbok N100 Veg- og gateutforming», eller tilsvarende håndbok og veiledning, for fartsgrenser under 80 km/t.

6.3.6 Fortau og holdeplass

Det skal etableres fortau og holdeplasser for kollektivtransport. Dette skal opparbeides som vist i plankartet, og utformes i henhold til Statens vegvesens krav, beskrevet i «Håndbok N100 Veg- og gateutforming» for fartsgrenser under 80 km/t.

6.3.7 Gangbru over Åseelva

Det tillates etablering av ny gangbru over Åseelva slik anvist i plankart. Broen skal etableres med respekt for Åseelva sin naturverdi og det må påpasses en løsning som ivaretar elven sin funksjon som anadromt vassdrag. Det skal etableres en god teknisk løsning som bygger seg over elva, uten å medføre forringelse av vannkvalitet og vannmiljø i byggeperioden eller i broens levetid. En plan for å sikre hensyn til vannmiljø og fiskens vandring i elva skal godkjennes før det kan gis rammetillatelse.

Elvekryssing over Åseelva, inkludert påvirkning av vannmiljø og vurdering etter naturmangfoldloven, omtales grundigere og i mer detalj ved punkt 9.7.



7. Ansvarlig realisering: VAO, jordmasser og elvekryssing

For å ivareta et hensiktsmessig handlingsrom for prosjekterende og utførende aktør av planen framsettes flere krav fram i tid. Dette er ment å gi fleksibilitet til prosessen etter planarbeidet, samt sikre oppdatert oppfølging av viktige krav på det faktiske tidspunktet planen skal realiseres. I følge med planbestemmelsene er det her framsatt krav om leveranse av 3 planer. Disse knyttes prosjektering og søknad om rammetillatelse, innenfor områdene VAO, landbruk og brokryssing over Åseelva (se bestemmelser). Generelt skal klimatilpasning legges til grunn etter statlige planretningslinjer.

Det forventes på generelt grunnlag at alle planer ifm. prosjektering, som berører kommunalteknisk drift, inngår i tidlig dialog med kommunen og NFK, for å utforme gode løsninger for både vegeier og Andøy kommune.

Vann, avløp og overvann (VAO)

Ny plan berører offentlige og privat infrastruktur innen vann, avløp og overvann. Før eller samtidig med at det gis rammetillatelse må det derfor være forelagt kommunen, og deretter godkjent, en plan som tilstrekkelig ivaretar og sikrer kvalitetsmessig gjennomføring av planen innenfor hensyn knyttet vann, avløp og overvann.

Gjennom innspill har det kommet fram opplysninger rundt private installasjoner som sannsynligvis vil bli berørt av planens realisering. Her må tiltenkt plan kartlegge VAO infrastruktur og fastsette løsninger (inkludert treffe enighet om kostnadsfordeling mellom f.eks. kommune og private parter), for å ivareta alminnelige og lovmessige krav rundt eventuelle nødvendige endringer av privat VAO-infrastruktur over og under bakken.

Jordmasser

Dyrka jord langs strekningen er en nasjonal interesse og skal ivaretas gjennom å begrense omdisponering. Innenfor bestemmelsene er det derfor avsatt krav om at det skal foreligge et utarbeidet arealregnskap for tap av dyrka mark, samt en plan for håndtering og gjenbruk av matjordmassene til framtidig jordbruksproduksjon. Dyrka jord skal ikke brukes til rigg- eller masselagringsområde.

Drensanlegg må også settes i minst like god stand som før, og berørte arealer skal etterpå tilfredsstillende samme AR5-klassifisering.

Bro over Åseelva

For å sikre vannmiljøet i Åseelva og å unngå forringelse av vannkvalitet, skal det framlegges en konkret plan som inneholder løsning for teknisk bro-kryssing av Åseelva. Denne planen må framlegges før det gis rammetillatelse. Planen må inneholde beskrivelse av hvordan byggearbeidet skal gjennomføres for å unngå tap av naturverdi i elva og generell sikring av fiskevandring og vannmiljøet i Åseelva under og etter byggeperioden.

Generelt bør det etterstrebes å levere en sikker, klimatilpasset og varig broløsning som hever seg over elva sin vanlige bredder. Ved eventuell kulvert/halvkulvert må planen dokumentere hvordan krav etter



vannressursloven og lakse- og innlandsfiskeloven, inkludert hensyn til fiskens vandring, gyte- og oppvekstområder og vassdragets kantsone, imøtekommes av løsningen over elva.

Elvekryssing over Åseelva, inkludert påvirkning av vannmiljø og vurdering etter naturmangfoldloven, omtales grundigere og i mer detalj ved punkt 9.7.

Stegvis realisering av planen

Planbestemmelsene åpner opp for å både realisere hele planen samtidig, eller å realisere fastsatte og definerte deler av planen i rekkefølge. Dette er innskrevet som en mulighet, ikke som et krav. Ved stegvis realisering av planen, forventes det ikke at hele strekning må prosjekteres. Det forventes derimot at en rimelig og hensiktsmessig andel av planavgrensningen er redegjort (inkl. planlagt ifm. relevante overnevnte hensyn og plan-krav (VAO, jordbruksmasser og elvekryssing) for ifm. aktuell del av plan.

Formålet med å åpne for stegvis realisering er å gi mulighet for etablering av deler av gangveien, og med dette innføre økt trafiksikkerhet, noen steder tidligere enn ellers ville vært mulig. Full realisering er anslått som svært kostbart, og med begrenset kommuneøkonomi vil det kunne være mer realisme i stegvis realisering - heller enn å vente på ressurser til fullstendig realisering av plan som ett byggeprosjekt.

Strekket mellom Åse sykehjem (der nåværende gangvei avsluttes) til rett før broen over Åseelva (ny gang-sykkelvei-bro ekskludert) skal ha første prioritet. Se planbestemmelser, med Del 1, Del 2 og Del 3, samt plankart for nærmere avklaring rundt de tre delen.

8. Konsekvensutredning

Vurdering ihht. Forskrift om konsekvensutredning:

Andøy kommune vurderer at planen ikke er utredningspliktig etter forskrift om konsekvensutredning §§ 6 og 7. Tiltaket er vurdert å ikke gi vesentlige virkninger på miljø og samfunn, etter forskriftens § 10 og kommer derfor ikke innenfor krav om konsekvensutredning etter forskriftens § 8. Virkningene av planforslaget vil imidlertid bli belyst i planbeskrivelsen i henhold til Kommunal- og moderniseringsdepartementets veileder for utarbeidelse av reguleringsplaner.

9. Virkninger/konsekvenser av planforslaget

9.1 Landskap

Planforslaget vil ikke gi noen konsekvenser for landskapet i nærområdet.

9.2 Teknisk infrastruktur

Tiltaket vil ikke gi noen store konsekvenser for teknisk infrastruktur. Forslaget kan komme i konflikt med en eller flere private kummer, samt mindre infrastruktur og overganger av vann- og avløpsnett ved og under fylkesvei. Forholdet må ses nærmere på under prosjektering.

9.3 Overvann og flom

Det vil ikke være fare for overvann og flom i planområdet.



9.4 Havnivåstigning og stormflo

Det vil ikke være fare for havnivåstigning og stormflo i planområdet.

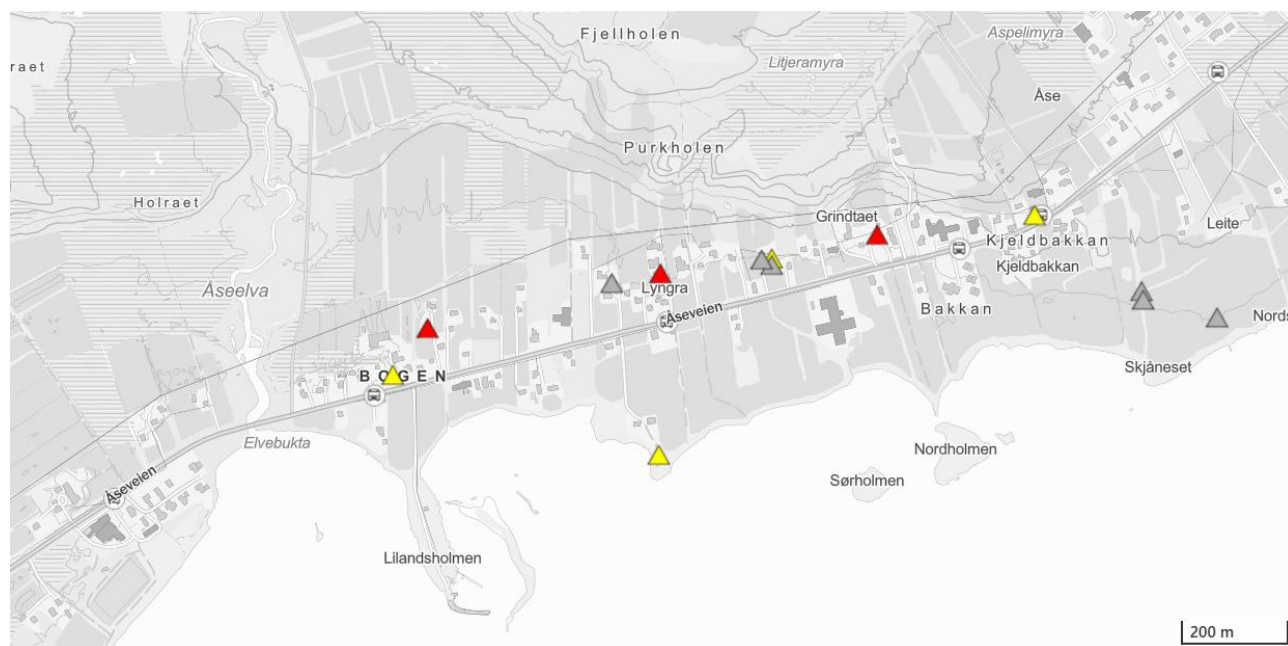
9.5 Kulturmiljø og kulturminner

Kulturminner:

Det er ingen registrerte kulturminner i grunnen innenfor planområdet. Det ble gjennomført befaringsfelt sesongen 2025 med Nordland fylkeskommune. Det ble ikke gjort noen funn av kulturminner. Konklusjonen etter undersøkelsene var at planen synes ikke å være i konflikt med verneverdige kulturminner.

Kulturminner, bygninger:

Det er registrerte kulturminne-bygninger i nærheten av planavgrensningen (ref. under). Ingen av disse vurderes berørt av tiltaket.



Figur over: Kulturminner, bygninger. Kilde: Miljødirektoratet, 2025-11-25

Navn	Sefrak-Id	Farge
VÅNINGSHUS, ELVERUM	1871-0010-017	Gul
BOLIGHUS, NYRUD, ÅSE	1871-0010-016	Rød
VÅNINGSHUS, SØR LYNGRA	1871-0010-015	Grå
NAUST, VOLLEN INDRE	1871-0010-014	Gul
STUE (VÅNINGSHUS), LYNGRA, ÅSE	1871-0010-013	Rød
STABBUR, SØRVOLLEN	1871-0010-010	Gul
STUE, SØRVOLLEN	1871-0010-009	Grå
TORVSJÅ, VOLLAN, ÅSE, ANDØYA	1871-0010-011	Grå

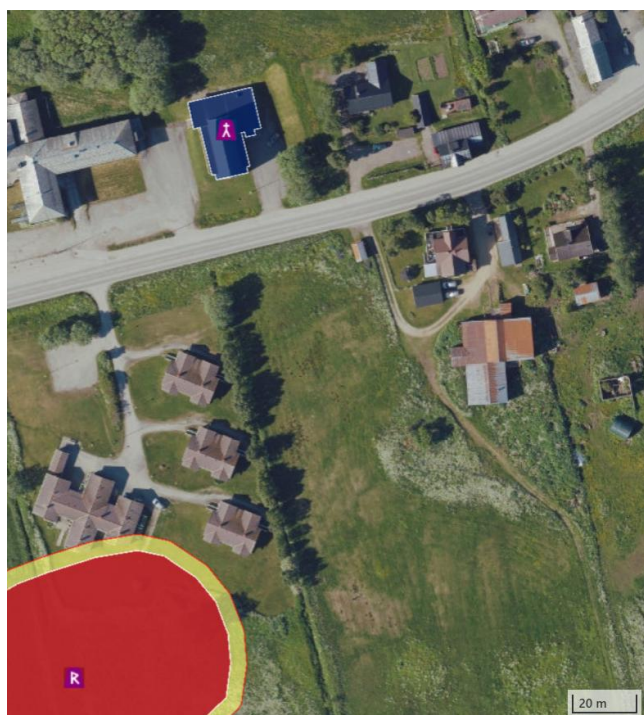


VÅNINGSHUS, ÅSE, ANDØYA	1871-0010-018	Rød
GAMMELSKOLA, KILDEBAKKEN, ÅSE	1871-0010-008	Gul

Kulturmiljø:



Det er registrert flere kulturmiljøer på Åse, men få i reell nærhet av planavgrensningen. Kun ett av miljøene ligger i planavgrensningen (figur under): Åse kirkested, lokalid 85993-1.



Åse kirkested er oppført under vernetype «uten vern». Det nevnes likevel av nåværende fortau på strekket foran kirkestedet vil forbli uendret ifm. realisering av plan. Dermed vil ikke miljøet forringes eller endres. Resterende miljøer mot sør og sjø (ref. kart over) vurderes også uten påvirkning ved tilførsel av et flatt mindre gangterreng knyttet til fylkesveien sin nordlige overside gjennom Åse.

Det vurderes generelt også positivt at etableringen av fortau, etter realisering og bygging, vil kunne medføre enklere tilgang til kulturmiljøer for myke trafikanter, som totalt medfører enklere ferdsel og tilgang.



Begge figurer ovenfor, kilde: Miljødirektoratet, 2025-11-25

9.6 Nærmiljø/friluftsliv

Friluftsliv vil ikke bli påvirket av tiltaket. Tiltaket vil kunne påvirke nærmiljø i anleggsfasen på en negativ måte, men vil etter etableringen være et svært positivt tiltak.

9.7 Naturmangfold og naturressurser

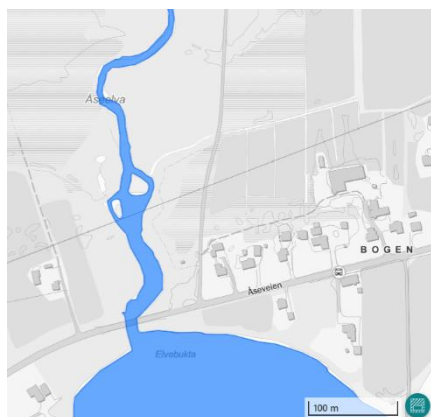
Artsmangfold:

I følge med arbeidet er det kartlagt arter av nasjonal forvaltningsinteresse i planavgrensningen, og planavgrensningens umiddelbare nærhet. Samtidig er det laget en kort oversikt over registrerte truede arter:

Innenfor planavgrensningen og i umiddelbar nærhet (+/-50meter)

Navn	Vitenskapelige navn	Antall observasjoner	Kategori
Tjeld	Haematopus ostralegus	1	Nær truede arter
Stær	Sturnus vulgaris	3	Nær truede arter
Fiskemåke	Larus canus	3	Sårbar

Anadrome vassdrag:



Åseelva er registrert som et anadromt vassdrag og potensielt viktig for anadrome fiskearter i området.

Kilde for tabell, artsmangfold og figur Anadrome vassdrag:
Miljødirektoratet, 2025-11-25

9.7.1 Særlig vurdering ifm. elvekryssing Åseelva - vannmiljø og naturmangfold

Bakgrunn

Det er bygget et utvidet kunnskapsgrunnlag i følge med vurdering av elvekryssing for gang- og sykkelbroen over Åseelva. Det henvises her til vedlegg «Vannmiljø og naturmangfold: Elvekryssing Åseelva».



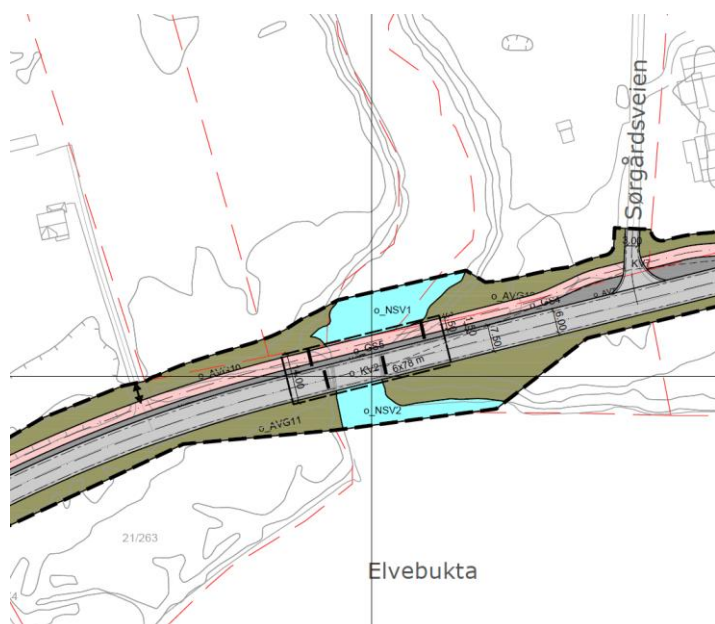
Figur/kart: Åseelva/Nupenvassdraget (Vassdragsområde: Andøya (186))

Bilder (under): Åseelva på sommerstid, under dagens eksisterende fylkesvei.





For å minimere inngrep i vassdraget legges det til grunn at gang- og sykkelløsningen ved elvekryssing søkes løst som en påhungs-/festet løsning på eksisterende veibro (fv. 82), eller alternativt som en konstruksjon som spenner over vassdraget uten nye konstruksjonselementer i elveløpet. Prinsippet innebærer at man i utgangspunktet unngår tiltak i vann, og at påvirkning primært knytter seg til innfesting/arbeid på eksisterende bro og tiltak på land/elvekant innenfor et avgrenset arbeidsbelte.



Planen legger ikke opp til kulvert/halvkulvert som elvekryssing. Dersom senere prosjektering likevel skulle indikere behov for løsning som innebærer inngrep i elveløpet (f.eks. pilar i vann, utfylling/ombygging av elvebredd/landkar som påvirker vannføring/habitat), skal dette håndteres som en vesentlig endring som krever særskilt vurdering av vannmiljø og naturmangfold og avklaring med relevant myndighet før gjennomføring.

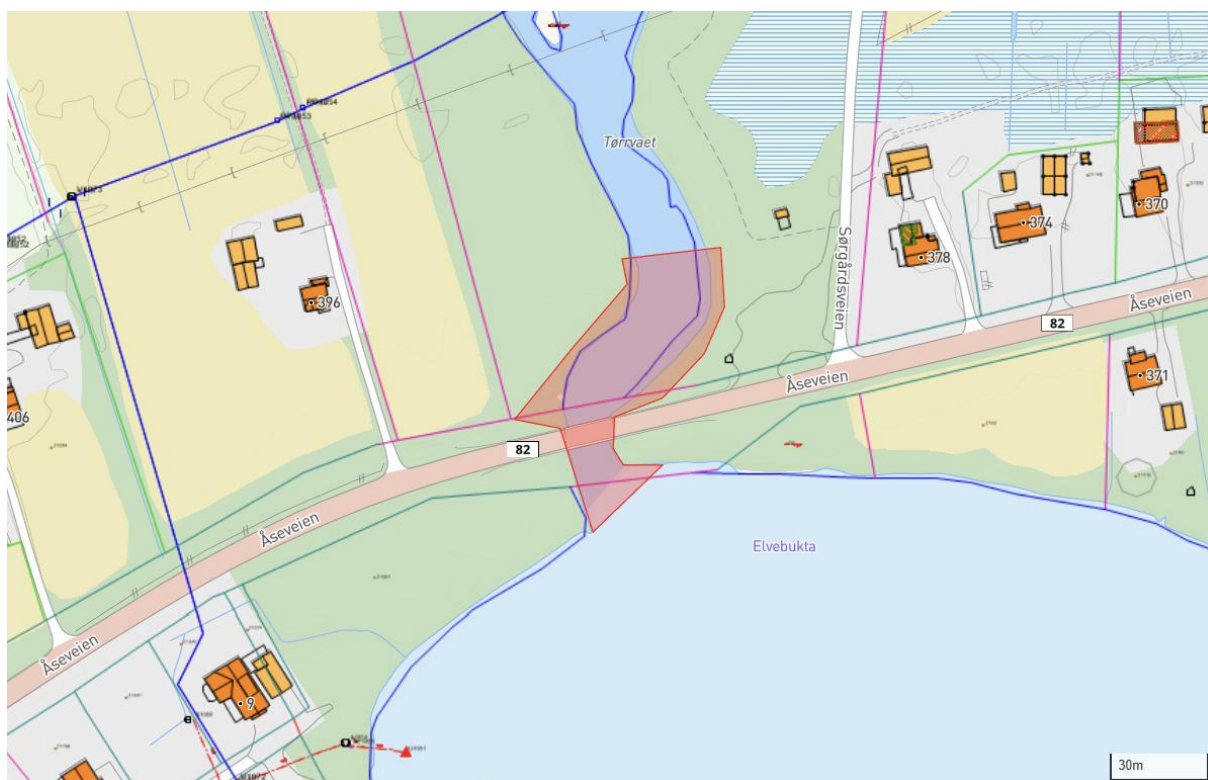
Berørte vannforekomster og miljømål

Åseelva (Nupenvassdraget) har bestand av laks, jf. Lakseregisteret. Det er en anadrom strekning til litt forbi samløpet mellom Nordelva og Mellaelva. Total elvelengde er 19,75km. Vanntypekode = RNM2221, middels kalkfattig humøs. Nasjonal vanntype R206. Nøkkelpunkter (kilde: vann-nett.no/Miljødirektoratet):

- Vannforekomst: Åseelva (Nupenvassdraget), 186-103-R
- Vannkategori: Elv
- Miljømål: Økologisk miljømål = God. Kjemisk miljømål = god.
- Dagens klassifisering/tilstand: Økologisk tilstand = god (Presisjon: høy)
- Vesentlige påvirkninger / risiko: Påvirket av lakselus (Påvirkningsgrad: Liten grad) (Sist endret 26.8.2024)

Konklusjon: Tiltaket vil ikke redusere miljøtilstanden eller være til hinder for å oppnå miljømål for vannforekomsten. Tiltaket vurderes derfor ikke videre etter §12 etter vannmiljøforeskriften.

Influensområde (avgrensning for vurdering)



Figur: Kart, influensområde (merket rødt)



Foreslått influensområde er i dag langs elv ca. 50 meter oppstrøms og ut i åpning sjø nedstrøms krysningspunktet.

Avgrensningen er gjort for å sikre vurdering av både direkte (i/ved vann) og indirekte påvirkning (avrenning, kantsoner, midlertidig anleggsbelastning).

Forvaltningsmål

Planen skal ikke redusere vassdragets økologiske funksjon. Ved å unngå inngrep i elveløpet og begrense arbeid i kantsone, skal økologiske prosesser knyttet til elvemiljø og kantsone opprettholdes.

Planen skal ikke hindre fiskens vandring eller forringe gyte-/oppvekstområder. Løsning uten tiltak i vann og krav til anleggsgjennomføring reduserer risiko for påvirkning av anadrom fisk.

Vurdering av forringelse og måloppnåelse

Tiltaket vurderes i to faser:

1. Anleggsfase (midlertidig påvirkning): Risiko knytter seg til partikkeltilførsel/sediment, utilsiktet spill/forurensning, og inngrep i kantvegetasjon ved rigg/tilkomst. Risikoen reduseres gjennom krav om ytre miljøtiltak og avgrensning av arbeidsbelte (se planbestemmelser).
2. Driftsfase (varig påvirkning): Med påhenges-/spennløsning uten tiltak i vann forventes ingen varig påvirkning av vannføring/hydromorfologi eller vandringsforhold. Potensiell varig påvirkning kan være knyttet til overvann og vedlikeholdsaktivitet, og håndteres gjennom overvannstiltak og driftsrutiner (se planbestemmelser).

På plannivå vurderes det at valgt løsningsprinsipp, sammen med bindende krav til gjennomføring, ikke medfører forringelse av miljøtilstand eller hindre oppnåelse av miljømål. Med bakgrunn i dette vurderes ikke §12 i vannmiljøforskriften.

Fremmede arter og massehåndtering

Statsforvalteren peker på at det kan forekomme fremmede arter i området, og at dette bør sjekkes i sommersesong og følges opp med bestemmelser for å hindre spredning ved massehåndtering. Dette ivaretas gjennom krav til kontroll og tiltak i anleggsfasen (se bestemmelser).

Oppsummering og konklusjon

Det er vurdert at artsmangfold og truede arter ikke påvirkes negativt av realisering av plan og tilførsel av et fortau/GS under planens samlede krav (ref. kunnskapsgrunnlag vedlagt). Med løsningsprinsipp som minimerer inngrep i vassdraget, og med bindende krav til dokumentasjon og miljøtiltak før rammetillatelse, vurderes det at planen kan gjennomføres uten forringelse av vannmiljø og uten vesentlig negativ påvirkning på naturmangfoldet i influensområdet. Endelig teknisk løsning og anleggsmetode dokumenteres gjennom egen plan før rammetillatelse (ref. krav i planbestemmelsene).

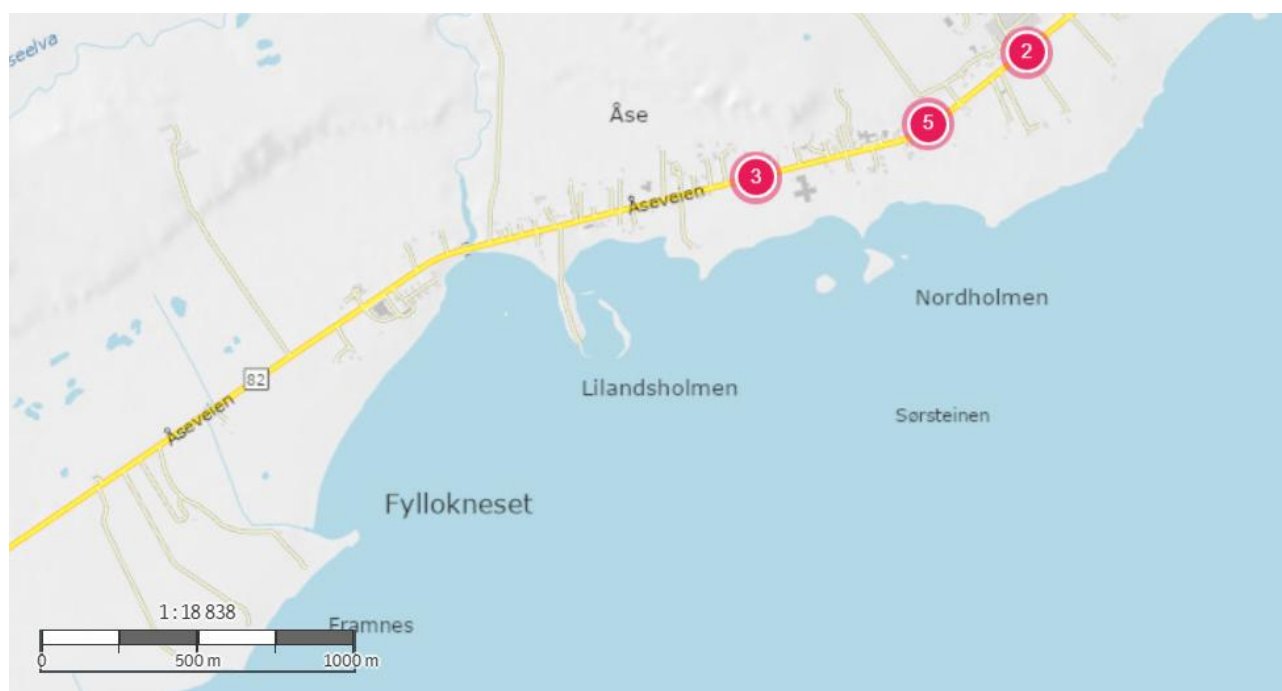
9.8 Luftkvalitet og støy

Tiltaket ligger innenfor Statens vegvesens støyvarselskart. Støyvarselskartet er beregnet med grunnlagsdata fra fkb-kartlegging og NVDB-data (nasjonal vegdatabank). Området ligger hovedsakelig innenfor gul sone med et kalkulert støynivå på Lden 55-65 dB. To korte strekker, som kun omfatter vegbanen (ikke tilliggende areal i veikant og videre ut fra vei), fra sør og rett til 50km/t skiltet etter broen, samt 10-15 meter i forkant av avsluttende bussskur øverst nord i plankartet – har begge støynivå med Lden 65-69 dB.

Annen forurensing er ikke kjent i området og planområdet har ikke dårlig luftkvalitet, på grunn av planområdets beliggenhet.

9.9 Trafikkforhold

Ifølge Statens vegvesen sin totale datamengde, hentet 2025-11-25, om trafikkuhell, er det totalt registrert 10 ulykker med personer involvert på strekket.



Figur over: Registrerte trafikkulykker (tid: all tilgjengelig data), Statens vegvesen, 2025-11-25

Trafikkforholdene i området vil bli forbedret ved realisering av plan, sammenliknet med dagens situasjon.

9.10 Eiendomsforhold

Berørte eiere og eiendomsforhold kommer frem av punkt 2.3 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold.

Det vil være nødvendig å erverve privat grunn eller bruke ekspropriasjon for å etablere en gangvei. Dette kan skyldes begrensede offentlige arealer eller manglende enighet med grunneiere. Kommunen vil i utgangspunktet søke en minnelig løsning før ekspropriasjon blir vurdert.



10. ROS-analyse

Natur og klima

Uønsket hendelse	JA	NEI	Merknad
Er området flomutsatt?		✓	Deler innenfor aktomhetsområde (NVE), særlig knyttet Åseelva. Ingen flomfare i området.
Vind		✓	
Er det fare for utglidning, kvikkleire e.l.?		✓	
Er området utsatt for jordras?		✓	
Vil tiltaket påvirke viktige naturverdier, sårbare arter osv.?		✓	
Er området utsatt for ras, snø- eller steinskred?		✓	
Luftforurensing		✓	
Forurensing i grunnen		✓	

Infrastruktur

Uønsket hendelse	JA	NEI	Merknad
Beredskap og ulykkesrisiko	✓		Det har forekommet 10 trafikkrelaterte ulykker i området.
Vil ulykker/naturskader på nærliggende transportårer utgjøre en risiko for området eller atkomsten?:			
-hendelse på veg		✓	
Er området utsatt for støy fra transport, skytebaner, bedrifter o.l.?		✓	
Vil bortfall av følgende tjenester gi spesielle ulemper for området?:			
-vannforsyning		✓	
-elektrisitet		✓	
-teletjenester		✓	
Er det spesielle farer forbundet med bruk av veier innenfor området?:			
-til skole/barnehage	✓		Tiltak skal redusere risiko
-til nærmiljøanlegg og idrettsanlegg	✓		Tiltak skal redusere risiko



-til butikk	✓		Tiltak skal redusere risiko
-til busstopp	✓		Tiltak skal redusere risiko
-jernbaneoverganger		✓	
Har området alternative atkomstruter for utrykningskjøretøy?		✓	

Virksomhetsbaserte forhold

Uønsket hendelse	JA	NEI	Merknad
Omfatter område spesielt brannfarlige anlegg?		✓	
Vil følgende hendelser som kan inntreffe i nærliggende virksomheter (industri etc.), utgjøre en risiko?:			
-utslipp av giftige gasser/væske		✓	
-utslipp av eksplosjonsfarlige-/brennbare gasser/væsker		✓	
Vil tiltaket begrense utvidelser av sikkerhetssoner rundt nærliggende virksomheter?		✓	
Finnes det potensielle sabotasje-/ terrormål i nærheten?		✓	

Tidligere bruk

Uønsket hendelse	JA	NEI	Merknad
Vil tiltaket påvirke kulturminner?		✓	
Er område påvirket/forurensset fra tidligere virksomheter som følger:		✓	
-Avfallsdeponi (forurensning, stabilitet)?		✓	
-Massedeponi (byjord, forurensning, stabilitet)?		✓	
-Industrivirksomhet, bensinstasjon, olje/kjemikalieanlegg, gartneri eller likenende?		✓	
-Militære anlegg?		✓	

11. Innkomne innspill

Sammendrag av innspill	Kommentarer (Andøy kommune)
Statsforvalteren i Nordland Statsforvalteren beskriver formålet med planen som å etablere gang- og sykkelvei langs fv. 82 mellom Åse skole og Vølling Auto for å bedre trafiksikkerheten, og understreker at private interesser	Innspill er tatt til orientering og innarbeidet i plan.



bør berøres minst mulig. De påpeker at traseen krysser Åseelva, et anadromt laksevassdrag, og etterlyser tydeligere omtale av løsning for elvekryssing. Ved eventuell kulvert/halvkulvert understrekes krav etter vannressursloven og lakse- og innlandsfiskekloven, inkludert hensyn til fiskens vandring, gyte- og oppvekstområder og vassdragets kantsone. På naturmangfold peker Statsforvalteren på mulig forekomst av fremmede arter som lupin, kjempespringfrø og tromsøpalme, og ber om kartlegging i sommerhalvåret og bestemmelser for å hindre spredning ved massehåndtering. De minner om at vurderinger etter naturmangfoldloven §§ 8-12 skal fremgå av planen, og at det skal synliggjøres hvordan planen påvirker måloppnåelse for naturtyper og arter etter §§ 4 og 5. For landbruk understrekes det at dyrka jord langs strekningen er en nasjonal interesse og må ivaretas gjennom å begrense omdisponering, utarbeide arealregnskap for tap av dyrka mark og lage en plan for håndtering og gjenbruk av matjordmassene til framtidig jordbruksproduksjon. Dyrka jord skal ikke brukes til rigg- eller masselagringsområde, dreosanlegg må settes i minst like god stand som før, og berørte arealer skal etterpå tilfredsstille samme AR5-klassifikasjon. Statsforvalteren ber også om at klimatilpasning legges til grunn etter statlige planretningslinjer, at lokale klimaframskrivninger for Nordland brukes i planleggingen, og at geosynkronisering/digital plankvalitet ivaretas gjennom Kartverket/Nordlandsatlas. De anbefaler god dialog med statlige og regionale myndigheter, blant annet gjennom regionalt planforum, før planforslaget sendes på høring.	
Nordland fylkeskommune Fylkeskommunen viser til fylkesplanens arealpolitiske retningslinjer og ber om at disse legges til grunn for planarbeidet. De redegjør for at automatisk fredete kulturminner ikke er registrert etter en mindre arkeologisk befaring, men minner om varslingsplikten ved nye funn og om at kostnader ved befaring dekkes av tiltakshaver. Det påpekes også at SEFRAK-registrerte bygninger kan bli berørt, og kommunen bes redegjøre for konsekvenser og følge meldeplikten etter kulturminneloven § 25. Som vegeier understreker fylkeskommunen at trafiksikkerhet, framkommelighet og vegnormaler må ivaretas, og at nullvisjonen skal ligge til grunn. De krever at planbestemmelsene sikrer gjennomføringsavtale med fylkeskommunen for tiltak som berører fylkesveg, at veg, gang- og sykkelveg og mellomliggende areal reguleres korrekt med offentlig eierform, og at adkomster, kryss og frisktsoner legges inn med tilhørende hensynssoner. Geometriske krav for veg og gang-/sykkelveg må oppfylles, og kommunen oppfordres til tidlig dialog med fylkeskommunen før høring. Fylkeskommunen peker videre på krav til vannforvaltning etter vannforskriften og regional vannforvaltningsplan, og forventer at planarbeidet utreder effekter på berørte vannforekomster og	Innspill er tatt til orientering og innarbeidet i plan.



innarbeider bestemmelser eller retningslinjer for vannmiljø og miljømål. De anbefaler bruk av nasjonale veiledere og dialog med lokal vannområdekoordinator. Til slutt anbefales det at hensyn til naturmangfold, klima og naturbaserte løsninger integreres tidlig, blant annet ved kartlegging av sårbare arter langs Åseelva/Elvebukta og rutiner for å hindre spredning av fremmede arter. Fylkeskommunen ber om at planavgrensninger vises i Nordlandsatlas, og tilbyr planfaglig veiledning fra relevante fagpersoner i den videre prosessen.	
Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) NVE orienterer om sin rolle som nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innen flom-, erosjons- og skredfare, vassdrags- og grunnvannsinteresser samt energianlegg. De viser til at de på grunn av stor saksmengde prioriterer å gi konkrete innspill der kommunene ber om faglig bistand til spesifikke problemstillinger. Videre anbefaler NVE at kommunen bruker NVEs kartbaserte veileder for reguleringsplan og nettsider om arealplanlegging, og sørger for å vurdere naturfare og overordnet areal- og vannhåndtering i planarbeidet. De minner om plikt til å melde inn naturfareutredninger etter pbl § 2-4 og tilhørende forskrift. Kommunen må selv vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs ansvarsområder, og NVE ber om å få planen tilsendt ved offentlig ettersyn dersom disse temaene berøres. Alle relevante fagutredninger må følge planen ved høring, og NVE kan kontaktes for konkret faglig bistand i den videre prosessen.	Innspill er tatt til orientering og innarbeidet i plan.
<i>Lokale organisasjoner og private innspill</i>	
Åse grunneierlag Åse grunneierlag påpeker at områdene på begge sider av Åseelva eies i fellesskap av grunneierne, og at grunneierlaget sammen med Åse Vel drifter rasteplassen. De anbefaler at gangbrua legges nedenfor eksisterende veibru, der det tidligere lå en avlastningsbru og elva er smalest, med kryssing av fylkesvegen like nord for dagens bru.	Innspill er tatt til orientering. Utarbeidelse av gangbru nedenfor eksisterende veibru er utredet og vurdert. Det ble utarbeidet 4 alternativer med konsulent, på basis av forespørsel og innspill om alternativ trasé. Nordland fylkeskommune (vegeier) ble sendt forslagene for vurdering. Se vedlegg.
Per A. Lyngra Lyngra foreslår at det inngås avtale med Statens vegvesen om å rette ut svingen på fv. 82 og bygge en ny, tidsmessig veibru litt nedenfor dagens bru, mens dagens bru omdisponeres til gangbru. Han viser til at dagens bru er smalere enn resten av vegstrekningen og oppleves som trafikksikkerhetsmessig utfordrende ved møte mellom kjøretøy. Forslaget begrunnes med bedre trafikksikkerhet, at trafikken kan opprettholdes på eksisterende bru i anleggsperioden, samt	Innspill er tatt til orientering. Først og fremst: Takk som spiller inn behovet! Kort kommentar: Det ble vurdert av vår plankonsulent og ingeniør på befaring at broen skal holde stand i lengere tid framover uten



økonomiske og bærekraftmessige gevinster ved å gjenbruke dagens bru som gangbru og unngå bygging av ny lang gangbru lenger nede i elva.	problemer. Det ble også formidlet at innsnevringen på nåværende veibru kan ha positiv effekt på farten til passerende kjøretøy (ved å resultere i behov for mindre nedbremsing ved møter). Generelt: Vi har forståelse for ønske og argumentasjonen om ny bro, men av gjennomførings- og ressurs hensyn har vi måttet avse videre vurdering av slikt tiltak i denne planen. Gjennomføring av brooppgradering trenger ikke å være knyttet en plansak som denne, men vi har forståelsen for tiltenkt synergi mellom å utnytte gammel bro som gangvei og å etablere ny trygg bro parallelt.
Svein Solhaug m.fl. Innspillet gjelder tre naboeiendommer i Leiteveien 7, 9 og 11, som har en privat felles avløpsledning med koblingskum ca. 10 meter fra midtlinjen på fv. 82, før ledningen krysser veien og kobles på kommunens hovedavløp. Solhaug peker på at denne infrastrukturen sannsynligvis vil bli berørt av tiltaket, og ber om en avklaring av hvem som får ansvar og kostnader dersom det må gjøres tiltak. Det opplyses også om et vannrør/slange i samme trasé, med ukjent bruk, og det er vedlagt kart og kml-fil.	Innspill er tatt til orientering. Først og fremst: Takk som spiller inn! Informasjonen er tatt med inn og forsøkt hensyntatt gjennom krav om VAO-planlegging ifm. prosjektering og rammesøknad. Dette vil imøtekomme behovet for ivaretagelse av klar informasjon om konsekvens og berøring av tiltaket, samt tydeligere og avklare ansvar og kostnader. Vedr. Kostnader: Dersom gjennomføring av tiltaket krever midlertidig eller permanent omlegging av eksisterende privat avløpsledning, vil kommunen som tiltakshaver være ansvarlig for nødvendige kostnader knyttet til å opprettholde samme funksjon som før inngrepet. Private eiere beholder fortsatt ansvar for drift og vedlikehold av sitt private anlegg, men ikke for kostnader som utløses av kommunens tiltak.



	Dette er i tråd med gjeldende lover/vilkår.
Kjell Antonsen Innspillet gjelder eiendommene Leiteveien 7 og 9, hvor det finnes drenerør og rør gjennom gammel gangvei som leder vann fra eiendommene til eksisterende veigrøft, med utløp ca. 10 meter fra midtlinjen på fv. 82. Antonsen peker på at disse rørledningene kan bli berørt av tiltaket, og synliggjør behovet for å ta hensyn til dem i videre planlegging. Det er vedlagt kartutsnitt og kml-fil som viser rørtraséene.	Innspill er tatt til orientering. Først: Takk som spiller inn! Informasjonen er forankret inn i krav ved VAO-planlegging ifm. prosjektering og rammesøknad.
Marit Helene Lund og Per A. Lyngra Innspillet uttrykker støtte til planarbeidet og understreker at prosjektet er svært viktig, men at realisering vil ta tid. Derfor foreslås strakstiltak for bedre trafiksikkerhet: alle gatelys må fungere og gi god belysning , det bør etableres flere gangfelt gjennom hele gården, og det ønskes automatisk kamera/fotobokser. Avsenderne er bekymret for risikoen for alvorlig ulykke og håper tiltak kan gjennomføres før dette skjer.	Innspill er tatt til orientering. Først: Takk som spiller inn! Generelt: Vi har stor forståelse for bekymringen og behovet. Etablering av mindre tiltak er utenfor planarbeidets mandat og fokus, men informasjonen er videresendt korrekte instanser i kommunen. Gangfelt og fotobokser langs Åseveien er prisgitt fylkeskommunen som er veieier. Kravene for å etablere slike installasjoner per dags dato er, dessverre, slik kommunen leser dem, høyere enn hva vi oppnår ifm. trafikkfrekvens og intensitet. Ta gjerne kontakt med NFK for mer informasjon. Det er i skrivende stund framlagt plan for utbedring av veitrafikklys. Avslutningsvis, og på bakgrunn av beskrivelsen om et presserende behov for økt trafiksikkerhet, så åpner planen for stegvis realisering. Med dette håper vi å kunne hvert fall sikre at deler av gangveien kommer på plass, heller før enn siden.



Vedlegg:

- 1) «Gangvei Åse - Kunnskapsgrunnlag - Vannmiljø og naturmangfold - Elvekryssing»
- 2) «Notat - Vegutforming»