

Beregnet til

**Statens vegvesen**

Dokument type

**Konsekvensutredning**

Dato

**Oktober, 2024**

# **REGULERINGSPLAN E10 FLAKSTADPOLLEN KONSEKVENsutredning FRILUFTSLIV/BY- OG BYGDELIV**

**RAMBOLL**

**Henning  
Larsen** —

## **REGULERINGSPLAN E10 FLAKSTADPOLLEN KONSEKVENSTREDNING FRILUFTSLIV/BY- OG BYGDELIV**

Oppdragsnavn	<b>E10 Fiskebøl - Å - Planprogram og prosess</b>
Prosjekt nr.	<b>1350051278_Conv</b>
Dokumenttype	<b>Rapport</b>
Versjon	<b>01</b>
Dato	<b>23.10.2024</b>
Utført av	<b>Ingrid Aanonsen Skadal</b>
Kontrollert av	<b>Ole Magnus Haug</b>
Godkjent av	<b>Erik Ditlefsen</b>
Beskrivelse	<b>Konsekvensutredning Friluftsliv</b>

## Forord

Denne temarapporten er utarbeidet som en del av arbeidet med fastsetting av Planprogram for reguleringsplan og konsekvensutredning for E10 Nappstraumen - Å i Flakstad kommune. Konsekvensutredningen er utført etter metoden beskrevet i Statens vegvesen håndbok V712 Konsekvensanalyser (Vegdirektoratet, 2021).

Rapporten tar for seg tema friluftsliv/by- og bygdelig i henhold til beskrivelsen i planprogram for prosjektet, som har vært på høring. Temarapporten dokumenterer registreringer og verdivurderinger for temaet og vurderer konsekvensene av aktuelle utbyggingsalternativer.

I Statens vegvesen Utbyggingsområde Region nord er det Geir Jørgensen som er prosjektleder. Rapporten er utarbeidet av Rambøll/ Henning Larsen.

Rapporten er tilgjengelig på Statens vegvesens nettside [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no), under Vegprosjekter, E10 Nappstraumen - Å.

Oktober 2024

## INNHALDSFORTEGNELSE

<b>0.</b>	<b>Sammendrag</b>	<b>5</b>
0.1	Utredningskrav og kunnskapsgrunnlag	5
0.2	Konsekvensanalyse	5
0.3	Vurdering etter særlovverk, retningslinjer etc.	6
0.4	Skadereduserende tiltak	7
<b>1.</b>	<b>Innledning</b>	<b>8</b>
1.1	Bakgrunn for planarbeidet	8
1.2	Overordna mål og føringer for fagtema Friluftsliv/by- og bygdeliv	10
1.3	Planprogrammets utredningskrav og behov	11
<b>2.</b>	<b>Metode</b>	<b>12</b>
2.1	Innledning	12
2.2	Temadefinisjon	12
2.3	Trinnene i metoden	12
<b>3.</b>	<b>Utredningsalternativer og tiltaksbeskrivelse</b>	<b>18</b>
3.1	Beskrivelse av felles forhold for vegalternativene	18
3.2	Nullalternativet - referansealternativet	20
3.3	Alternativ 1: Kort bru Flakstadpollen	21
3.4	Alternativ 1D: Lang Bru Flakstadpollen	31
3.5	Alternativ 2: Blekkvindstunellen og Stortindtunnelen	36
3.6	Alternativ 3: Blekkvindstunellen	43
3.7	Permanente masselager	52
<b>4.</b>	<b>Kunnskapsgrunnlag og områdeinndeling</b>	<b>54</b>
4.1	Generell beskrivelse	54
4.2	Kunnskap og kildegrunnlag	58
4.3	Alternativ 0, temaspesifikke forhold	58
4.4	Influensområdet	58
4.5	Delområder	59
<b>5.</b>	<b>Trinn 1: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområder</b>	<b>62</b>
5.1	Oversiktstabell	62
5.2	Verdikart	62
5.3	Delområde FBB1 - Storura	64
5.4	Delområde FBB2 - Kildalen	67
5.5	Delområde FBB3 - Kilan	70



5.6	Delområde FBB4 - Paradiset	73
5.7	Delområde FBB5 - Flakstadpollen	76
5.8	Delområde FBB6 - Flakstadtinden	80
5.9	Delområde FBB7 - Flakstad	83
5.10	Delområde FBB8 - Kråktua	87
5.11	Delområde FBB9 - Ramberg	89
5.12	Delområde FBB10 - Ramberg havn	92
5.13	Delområde FBB11 - Moltinden	95
5.14	Delområde FBB12 - Spengerleira	98
5.15	Delområde FBB13 - Vollandstinden	101
<b>6.</b>	<b>Trinn 2: Konsekvens av alternativer</b>	<b>104</b>
6.1	Sammenstilling av konsekvenser	104
6.2	Konsekvenser i anleggsperioden	106
6.3	Usikkerhet	106
6.4	Vurderinger etter særlovverk, retningslinjer etc.	106
<b>7.</b>	<b>Skadereduserende tiltak</b>	<b>108</b>
<b>8.</b>	<b>Figurliste</b>	<b>110</b>
<b>9.</b>	<b>Kilder</b>	<b>113</b>

## 0. Sammendrag

### 0.1 Utredningskrav og kunnskapsgrunnlag

Fagtema friluftsliv og by- og bygdeliv vurderer tiltakets påvirkning på allmennhetens mulighet til å drive friluftsliv som helsefremmende aktivitet, både i byer og i naturen (Vegdirektoratet, 2021).

Utredningskravene satt i planprogrammet er følges. Metoden benyttet under analysen er V712 Konsekvensanalyser, 2018-versjonen (med 2021 oppdateringer). Analysen har blitt gjennomført ved å samle inn kilder til å danne et grunnlag for å gi en verdi etter metoden i V712 og deretter sammenligne oppimot påvirkningen av tiltakene. For vurderingen av tiltakene er det blitt benyttet arbeidstegninger av tiltaket og utklipp fra 3D-modeller for å vurdere påvirkningen av nye veglinjer, tunellpåhugg og brukonstruksjoner.

En sentral kilde i arbeidet er Miljødirektoratets Naturbasekart. Friluftslivkartleggingen er gjort i regi av Nordland fylkeskommune. I tillegg er kommuneplanens samfunnsdel for Flakstad kommune «Flakstadsamfunnet mot 2031» brukt som kunnskapsgrunnlag. Dette er blitt supplert med offentlig tilgjengelige data og kommersielle dataplattformer, spesielt for friluftslivet i Lofoten og lokalområde. Område ble befart i august 2023.

### 0.2 Konsekvensanalyse

Tabell 1 viser konsekvenser for de ulike delområdene – overført fra trinn 1 i analysen (kap. 5). Deretter er det gitt en samlet vurdering av konsekvenser og rangering for hvert alternativ.

Tabell 1 Sammenstilling av konsekvens for alle utbyggingsalternativer, tema friluftsliv/by- og bygdeliv.

Delområder	Alt. 0	Alt. 1	Alt.1D	Alt. 2	Alt 3
Delområde 1 - Storura	0	(+)	(+)	0	0
Delområde 2 - Kildalen	0	(+)	(+)	(-)	(-)
Delområde 3 - Kilan	0	(+)	(+)	0	0
Delområde 4 - Paradiset	0	(+)	(+)	(+)	0
Delområde 5 - Flakstadpollen	0	(-)	(-)	(+)	0
Delområde 6 - Flakstادتinden	0	0	0	(+)	0
Delområde 7 - Flakstad	0	(-)	(-)	(+)	0
Delområde 8 - Kråktua	0	0	0	(+)	0
Delområde 9 - Ramberg	0	0	0	(+)	0
Delområde 10 - Ramberg havn	0	0	0	(+)	0
Delområde 11 - Moltinden	0	0	0	(+)	0
Delområde 12 - Spengerleira	0	0	0	0	0
Delområde 13 - Volandstinden	0	0	0	0	0
Avveining					
<b>Samlet vurdering</b>	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Positiv konsekvens	Positiv konsekvens	Ubetydelig konsekvens
Rangering	4	3	2	1	5

Forklaring til rangering	Dagens situasjon	Alternativ 1 har like mange delområder med miljøgevinst som alternativ 1D og har to delområder med betydelig miljøskade. I delområde Flakstad vil tiltaket gi større miljøskade enn i alternativ 1D.	Alternativ 1D har færre delområder med noe forbedring enn alternativ 2.	Alternativ 2 har flest delområder med noe forbedring. Alternativet legger vegen utenom mange friluftsområder, noe som forbedrer ferdselsforbindelsene for myke trafikanter.	Alternativ 3 har et delområde med noe miljøskade. Tiltaket vil redusere bruken av turområdet.
--------------------------	------------------	--	---	---	---

### 0.3 Vurdering etter særlovverk, retningslinjer etc.

Særegne retningslinjer som skal følges når det utføres analyser for friluftslivet for å ivareta friluftslivinteresser og sørge for at analysen er forenlig med nasjonale og internasjonale mål for miljø, helse og bærekraftig.

#### Handlingsplan for friluftsliv

Regjeringen ønsker at så mange som mulig utøver friluftsliv jevnlig (Klima- og miljødepartementet, 2016).

Stortingsmelding nr. 18 (2015-2016) om friluftsliv (Klima- og miljødepartementet, 2016) skal bidra til økt friluftsliv og gi bedre folkehelse.

#### Friluftsloven

Friluftsloven regulerer allmennhetens rett til fri ferdsel i naturen, også kjent som allemannsretten. Den definerer rettigheter og plikter knyttet til ferdsel, opphold, og aktiviteter i utmark og innmark (Friluftsloven, 1957).

#### Folkehelseloven

Loven fremhever betydningen av friluftsliv som en helsefremmende aktivitet. Analyser skal inkludere vurderinger av hvordan tiltak kan påvirke folkehelsen, særlig med tanke på trivsel, fysisk aktivitet og mental helse (Folkehelseloven, 2011).

Plan- og bygningsloven: Loven sikrer at friluftslivsinteresser skal ivaretas i kommunale og regionale planer (plan- og bygningsloven, 2008).

#### 0.4 Skadereduserende tiltak

For alternativ 2 og 3 som begge inneholder tiltaket Blekkvindstunellen vil et skadereduserende tiltak være å etablere en ny parkeringsplass, da tiltaket vil forringe den eksisterende. I dag ligger denne vest for E10 og turstien og turområdet ligger øst for E10. Det foreslås å etablere ny parkering på østsiden av vegen for å unngå unødvendig kryssing av E10.

# 1. Innledning

Formålet med temaautredningen er å skaffe kunnskap om virkningene av det planlagte tiltaket for verdier innenfor tema friluftsliv/by- og bygdeliv. Temadefinisjon er gitt i kapittel 3.

## 1.1 Bakgrunn for planarbeidet

Vegprosjektet E10 Nappstraumen - Å har bakgrunn i overordnet KVVU E10 Fiskebøl - Å, datert 19.08.2015. Det prosjektutløsende behovet som er oppgitt i konseptvalgutredningen er behovet for et transportsystem som knytter Lofotregionen tettere sammen, opprettholder og utvikler gode forbindelser til naboregionene og legger til rette for bedre forbindelser til Bodø, Oslo og utlandet. Samferdselsdepartementet har i brev datert 10.05.2017 besluttet at E10 skal bygges ut etter et utvidet konsept 1, mindre utbedring.

Konsept 1 omfatter tiltak for å ta igjen forfall, sikring mot skred, vind og bølger, utbedring av flaskehals, stopp- og parkeringsplasser i tilknytning til Lofotens attraksjoner og mindre tiltak for gående og syklende.

I Stortingsmelding 33 (2016 - 2017), NTP 2018 - 2029, er E10 Nappstraumen - Å omtalt som et aktuelt skredsikringsprosjekt i siste 6-årsperiode. Prosjektet omfatter sikring av 7 skredpunkter mot snøskred i Flakstad og Moskenes kommuner. I tillegg inngår utbedring av eksisterende veg.

Nærmere betraktninger av skredsituasjonen i Flakstad kommune har ledet fram til fire aktuelle alternativer for skredsikker passering av Flakstadpollen. Konsekvensutredningen vil inngå som del av en sammenfattende alternativsutredning, som danner grunnlag for Statens vegvesens anbefaling for kommunalt vedtak av Planprogram.

Samfunns målet fra KVVU er videreført i sentralt styringsdokument for forprosjekt og i planprogram for E10 Nappstraumen - Å:

- *Lofoten skal i 2060 ha et transportsystem som knytter regionen bedre sammen, opprettholder god kontakt til naboregionene og Bodø, og gir god tilgjengelighet til og fra Oslo og utlandet.*
- *I utviklingen av Lofotens framtidige transportsystem skal regionens særegne verdier styrkes.*

Videre er følgende generelle samfunns mål og ønskede sideeffekter gjeldende:

### Generelle samfunns mål:

- Bedre trafikk sikkerhet
- Reduserte klimagassutslipp

### Ønskede sideeffekter:

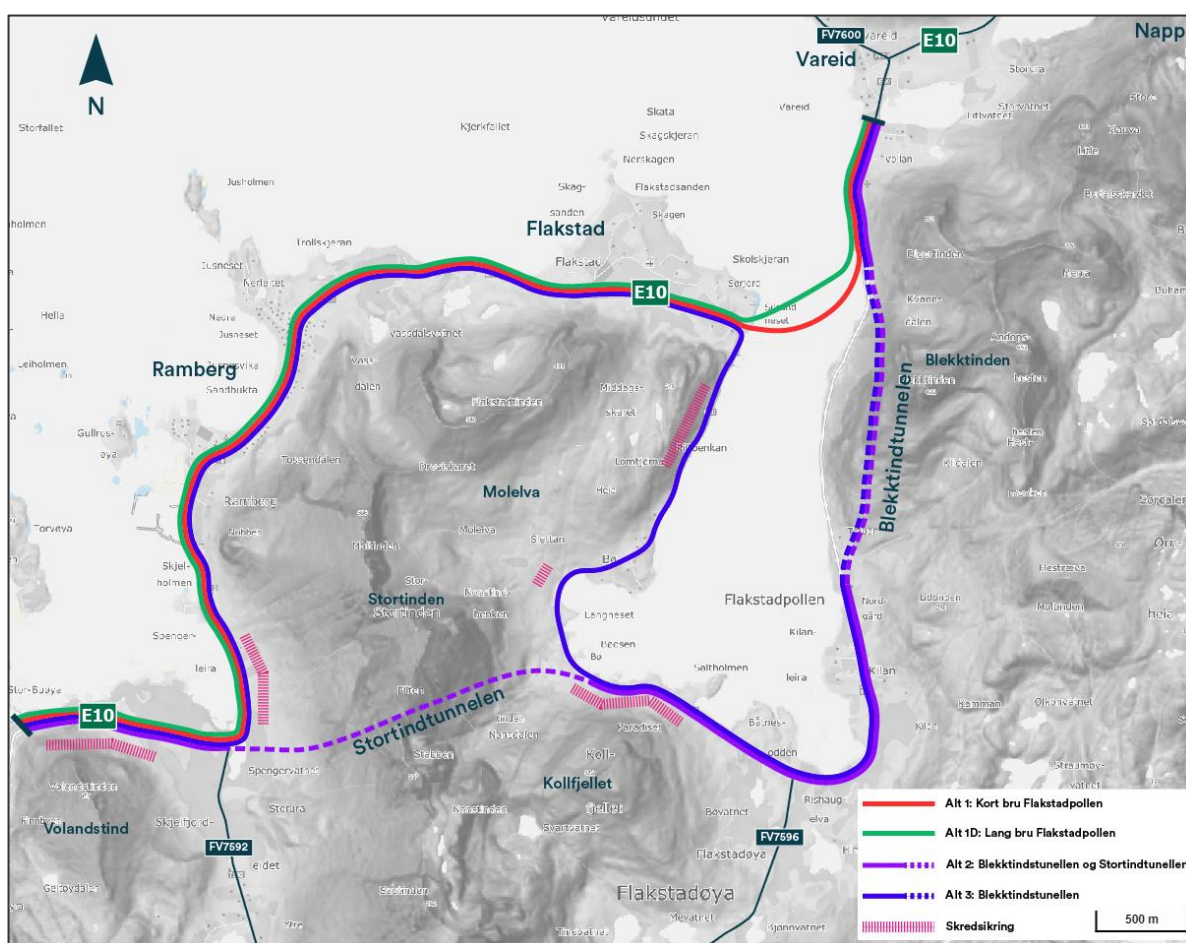
- Bedre bymiljø
- Gode tilknytninger til nærings- og boligområder i regionsentrene
- Økt trygghetsfølelse for syklende langs Nasjonal sykkelrute
- God tilgjengelighet til områder i Lofoten med særegne verdier.

- Forbedrede forhold for stopp- og parkeringsplasser
- Tilrettelegging for nasjonale turistveger

Følgende effektmål, hensyntatt redusert omfang etter kostnadsoptimalisering, gjelder for E10 gjennom Flakstad:

- Et robust transportsystem
- Økt framkommelighet og regularitet
- Tilrettelegging for myke trafikanter
- Fjerne naturfarepunkter mht bølger og vind
- Fjerne skredpunkter

Planområdet for alternativsutredninger og konsekvensutredninger er vist i figur 1.



Figur 1. Kartet viser planområdet for alternativsutredninger ved Flakstad.

## 1.2 Overordna mål og føringer for fagtema Friluftsliv/by- og bygdeliv

Miljøverndepartementet, Nasjonal strategi for et aktivt friluftsliv:

- Alle skal ha mulighet til å drive friluftsliv som helsefremmede, trivselsskapende og miljøvennlig aktivitet i nærmiljøet og naturen ellers.
- Områder av verdi for friluftsliv skal sikres og forvaltes slik at naturgrunnlaget blir tatt vare på.
- Allemannsretten skal holdes i hevd
- Planlegging i kommuner, fylker og regioner skal medvirke til å fremme et aktivt friluftsliv og skape helsefremmende, trivselsskapende og miljøvennlige nærmiljø.

Fylkesplan for Nordland 2013-2025:

- 8.1 Mål for arealforvaltningen, *«Arealbruken skal skje etter ei avveining mellom nærings-, friluftslivs- og miljøinteresser.»*
- 8.3 Naturressurser, kulturminner og landskap,
  - c) *«Viktige friluftslivsområder, lokalt og regionalt, skal sikres som ressurs og grunnlag for å ivareta de unike mulighetene Nordland har som aktivitets og opplevelsesarena.»*
  - o) *«Større sammenhengende villmarkspregede naturområder og sammenhengende områder fra fjord til fjell (INON), skal ivaretas som viktige områder for naturmangfold, friluftsliv og opplevelse.»*
- 8.4 Næringsutvikling,
  - h) *«Strandsonen skal bevares som et attraktivt og tilgjengelig område for friluftsliv og naturopplevelse. Viktig naturmangfold skal ivaretas.»*

Flakstad kommunes planprogram for kommuneplanen samfunnsdel 2019 – 2031 sier at kommunen skal ha fokus på å tilrettelegge for friluftsliv og aktiv bruk av naturen, blant annet gjennom turløyper. Et av hovedmålene til samfunnsdelen er: *«Alle innbyggere skal ha mulighet til fysisk aktivitet i nærmiljøet».*

### 1.3 Planprogrammets utredningskrav og behov

Krav til en konsekvensutredning omtales i Forskrift om konsekvensutredninger, se [www.lovdata.no](http://www.lovdata.no).

Denne temarapporten er utarbeidet som en del av arbeidet med fastsetting av Planprogram for reguleringsplan og konsekvensutredning for E10 Nappstraumen - Å i Flakstad kommune.

Planprogrammet omtaler fagtema og krav til konsekvensutredningen slik:

Utredningskrav/behov	<p>Fagtema friluftsliv/by- og bygdeliv belyser tiltakets virkninger for brukerne av utredningsområdet. Temaet omfatter alle områder som har betydning for allmennhetens mulighet til å drive friluftsliv som helsefremmende og trivselsskapende aktivitet i nærmiljøet og i naturen ellers.</p> <p>Begrepene by- og bygdeliv understreker at friluftsliv i byer og tettsteder er inkludert i analysen. Påvirkning av støy på bruken av friluftsliv- og uteområder tas med under tema friluftsliv/by- og bygdeliv.</p> <p>Vurderingen skal belyse om tiltaket svekker eller bedrer de fysiske forholdene for trivsel, samvær og fysisk aktivitet i uteområdene. Tiltakets virkninger for barn og unge skal belyses og vurderes spesielt.</p> <p>Det skal redegjøres for endringer/påvirkninger i forhold til ferdslinjer og målpunkt som er viktige for beboere i de berørte områdene. Evt. endret bruk av lokalvegsystemet og tilbudet for gående og syklende skal inngå i vurderingene. Det skal i planleggingen legges vekt på avbøtende evt. kompenserende tiltak knyttet til barriereeffekten av ny veg.</p> <p>Det vil være aktuelt å innhente innspill fra aktuelle brukergrupper i planprosessen, f.eks. turlag, skilag, friluftsansjoner mm.</p> <p><u>Konfliktpotensial</u></p> <p>Rambergstranda ligger parallelt med og tett på E10. Parkering er en utfordring for utøvelse av friluftsliv.</p> <p>Kunnskapsgrunnlaget vurderes å være tilstrekkelig.</p>
----------------------	---



## 2. Metode

### 2.1 Innledning

Konsekvensutredningen skal gjennomføres med metoden skildret i Statens vegvesen sin håndbok V712 Konsekvensanalyser, sist oppdatert i 2021. Metoden består av en egen samfunnsøkonomisk analyse som inkluderer både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. En samfunnsøkonomisk analyse har som mål å identifisere og vurdere alle fordeler og ulemper av et tiltak sett fra samfunnets sin side. Metoden skal sikre en systematisk, helhetlig og faglig analyse av konsekvensene tiltaket kan medføre. Prissatte konsekvenser er de som har en allment anerkjent metode for verdisetting i kroner og øre. De ikke-prissatte konsekvensene er de som ikke kan verdsettes i kroner og øre. Friluftsliv/by- og bygdeliv faller under ikke-prissatte konsekvenser og metoden for dette tema er skildret i kap. 6 i håndbok V712. Under følger en kort oppsummering av de viktigste trinnene i metoden.

### 2.2 Temadefinisjon

Friluftsliv er definert som opphold og fysisk aktivitet utendørs i fritiden, med formål om å oppleve naturen og miljøforandring. Dette gjelder som nevnt også for friluftsliv i by og tettsteder.

Sentrale temaer inkluderer hvordan mennesker bruker og opplever både naturlige og menneskeskapte landskap, inkludert byer og tettsteder. Dette inkluderer:

- Friluftslivsområder: Utendørsarealer i byer og tettsteder som er allment tilgjengelige, enten hele eller deler av døgnet.
- Forbindelseslinjer for myke trafikanter.
- Sykkelvegnett

Sykling skal inkluderes som en del av friluftslivet for område.

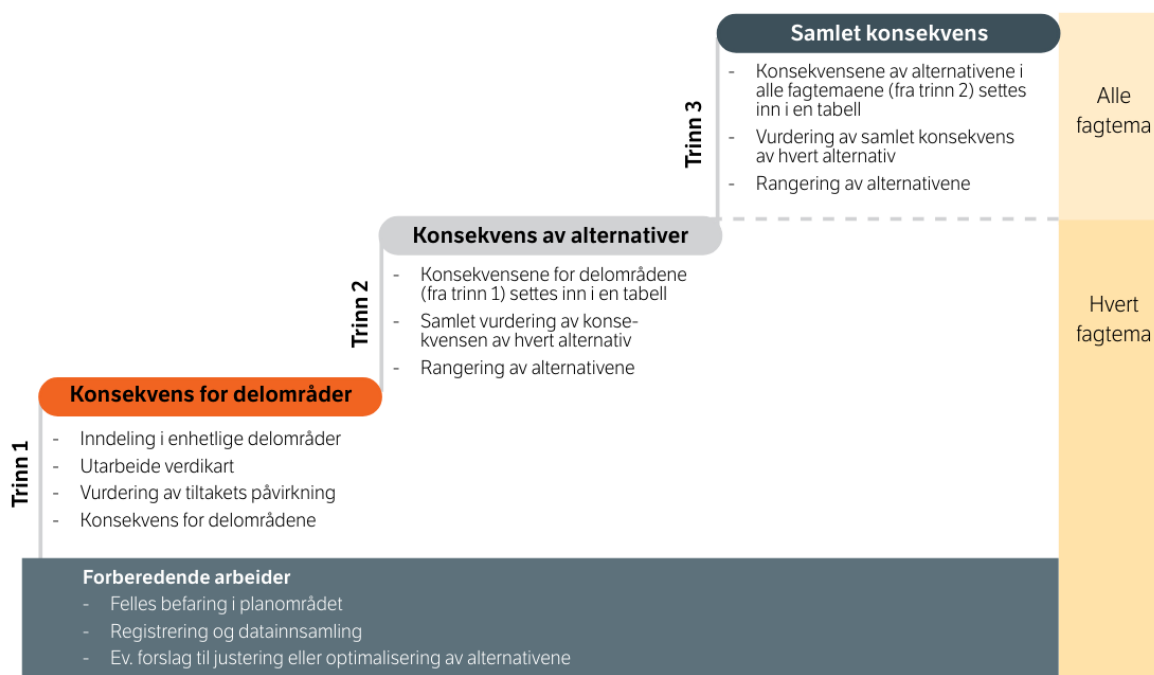
Det fokuseres ikke på motorisert ferdsel, næringsvirksomhet eller innendørs aktiviteter. I samfunnsøkonomiske analyser telles konsekvenser kun én gang. Grensene mellom ulike fagområder klargjøres i definisjoner og avgrensninger i håndbok V712.

### 2.3 Trinnene i metoden

Konsekvensutredningen for ikke-prissatte tema blir gjennomført etter en tre-trinns metode, illustrert i figur 2 under. De to første trinnene er felles for alle fagtemaene, men det tredje trinnet er en felles vurdering av konsekvensene sammenstilles i en felles tabell. Denne konsekvensutredningen tar for seg de to første trinnene for tema friluftsliv/by- og bygdeliv.

Før tre trinns metoden skal det gjennom forberedende fase samles inn tidligere analyser, vedtatte byggesaker og annen kjent informasjon om plan- og influensområde, samt bli kjent med tiltaket som er planlagt.

I trinn 1 deles plan- og influensområde i flere delområder, som blir gitt en verdi og deretter gjøres en konsekvensutredning av tiltakets påvirkning på disse. I trinn 2 samles alle konsekvensene i en tabell som skal bidra med rangering av alternativene.



Figur 2. illustrasjon av tre trinns-metoden for ikke-prissatte konsekvenser, hentet fra V712

### 2.3.1 Trinn 1: Vurdering av konsekvens for delområder

Begreper som står sentralt i trinn 1 ikke-prissatte konsekvenser defineres slik;

1. *Verdi* – hvor stor betydning et område har i et nasjonalt perspektiv
2. *Påvirkning* – hvordan området påvirkes som følge av tiltaket
3. *Konsekvens* – sammenstilling av verdi og påvirkning

Delområdene defineres som områder med en enhetlig funksjon og vil først grovt inndeles basert på innsamlet kunnskap. I løpet av verdivurderingsprosessen vil disse områdene tilpasses i noe mer detalj. Inndeling av delområdene er basert på registreringskategoriene for friluftsliv/by- og bygdelig i tabell 2.

Tabell 2 Registreringskategorier for friluftsliv/by- og bygdeliv, hentet fra V712.

Registreringskategori Forbindelseslinjer/ soner	Forklaring
Ferdseforbindelser	Sammenhengende forbindelseslinjer som brukes av gående og syklende (stier, løyper, gangveger og lignende).
Blå/grønne korridorer	Sammenhengende vegetasjonspregede forbindelsessoner som brukes av gående og syklende, samt ferdsel til vanns. Kategorien sammenfaller i stor grad med Grønkorridor i Miljødirektoratets veileder M98.
Sykelruter	Sykelruter som er en del av det offisielle vegnettet. NB! Denne kategorien benyttes bare dersom sykling ikke behandles som prissatt konsekvens. Må avklares i hvert enkelt prosjekt.
Geografiske områder	
Turområder	Fjell-, skog- og heiområder egnet for lengre turer til fots og på ski, jakt og fiske. Inkluderer også områder med tilrettelegging (merkede løyper, stier og overnattingssteder).
Utfartsområde	Store og små dagstuområder utenfor byer og tettsteder som innbyr til spesielle enkeltaktiviteter.
Nærturterreng	Allment tilgjengelige skogsområder på mer enn 200 daa, i gangavstand fra boligområder, skoler eller barnehager. Områdene er vanligvis naturlig avgrenset av vegger, bebyggelse eller dyrka mark.
Marka/bymark	Sammenhengende utfartsområder som ofte grenser til byer og tettsteder, med direkte adkomst derfra.
Urbane uteområder	Opparbeidete områder som brukes til opphold og rekreasjon, eksempelvis gater, torg, allmenninger og promenader.
Leke- og rekreasjonsområder	Leke-/ballplasser, nærmiljøanlegg, hundremeterskog, badestrender, offentlig sikrede områder, parker o.l., mindre enn 200 daa. Ligger i bebygd sone, maks. 200 m fra boliger.
Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag	Områder langs kyst, innsjøer og vassdrag med mulighet for allment friluftsliv. Områder på sjøen og øyer, strandsoner eller skjærgård.
Jordbrukslandskap som brukes til friluftsliv	Områder i jordbrukslandskapet med betydning for friluftsliv, med fri ferdsel til fots på frossen eller snølagt mark.
Andre rekreasjons- og friluftslivsområder	Områder om ikke lar seg plassere innenfor øvrige kategorier. Områdets egenskaper må beskrives. Kategorien brukes unntaksvis.

Området vurderes ut ifra bruksfrekvens, betydning og kvalitet. Bruksfrekvens er et uttrykk for hvor mye og hvor ofte et område blir brukt. Betydning handler om viktigheten som et område har for en gruppe eller for et lokalsamfunn. Kvalitet handler om attraktivitet og opplevelsesverdier. Kriterier for verdisetting er gitt i figur 3. Kriteriene i tabell 3 er et hjelpemiddel for å gi verdi.

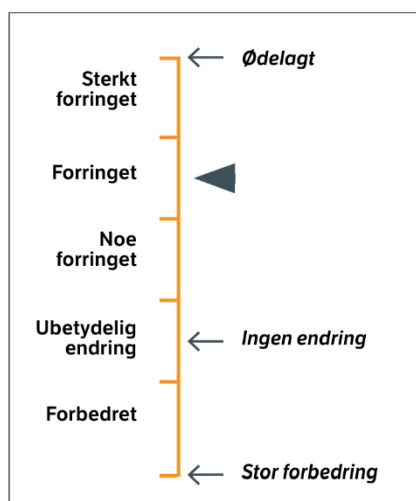
Tabell 3 Generelt grunnlag for verdisetting, hentet fra V712

	Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
Forvaltnings-prioritet	Uten betydning for temaet eller sterkt reduserte kvaliteter		Forvaltnings-prioritet	Høy forvaltnings-prioritet	Høyeste forvaltnings-prioritet
Viktighet/ betydning for fagtemaet		Alminnelig/ lokalt vanlig	Lokal/regional betydning	Regional/nasjonal betydning	Nasjonal/ internasjonal betydning Unikt
Funksjoner og sammenhenger		Kontekst/sammenheng er lite synlig	Kontekst/sammenheng er noe fragmentert	Viktige sammenhenger og funksjoner	Særlig viktige sammenhenger og funksjoner
Bruksfrekvens		Betydning for få	Betydning for flere	Betydning for mange	Betydning for svært mange
Faglige kvaliteter <sup>42</sup>		Få kvaliteter	Gode kvaliteter	Særlig gode kvaliteter	Unike kvaliteter

Verdivurderingen fremstilles på en glidende skala fra uten betydning til svært stor verdi, se figur 3. Linjalen samsvarer med x-aksen i konsekvensvifta, se figur 5.



Figur 3. Fem-delt verdivurdering med nyanser illustrert av pilen langs linjalen, hentet fra V712.



Figur 4. Skala for vurdering av påvirkning, hentet fra V712

Påvirkning er et uttrykk for endringer som det alternative tiltaket vil medføre på det berørte delområdet. Vurderinger av påvirkning relateres til den ferdig etablerte situasjonen. Det er kun områder som blir varig påvirket som vurderes.

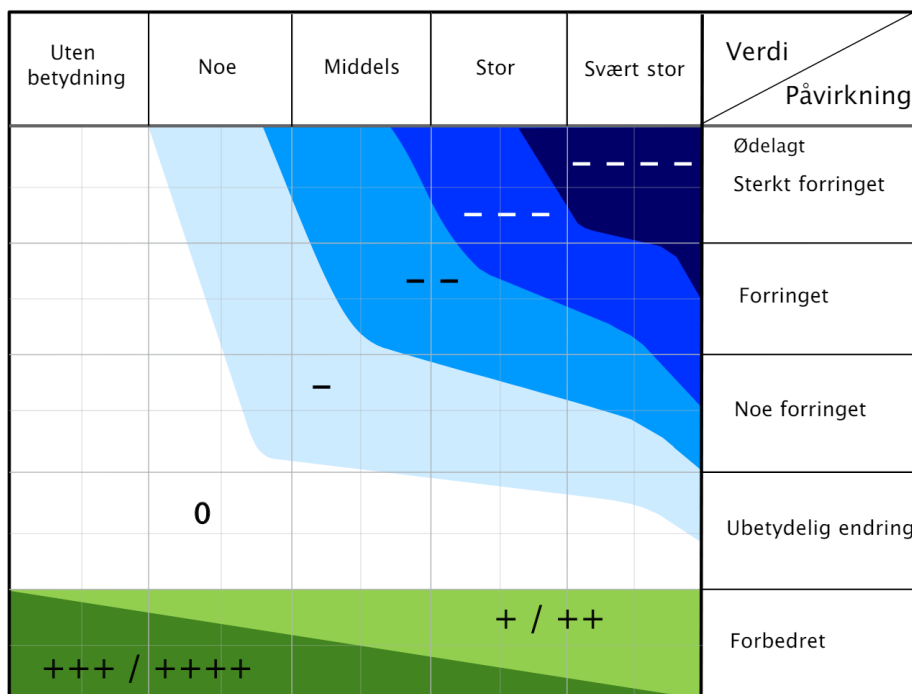
Skalaen for påvirkning er inndelt i fem trinn og går fra sterkt forringet til forbedret. Vurdering av påvirkning gjøres i forhold til 0-alternativet. Ingen endring utgjør 0-punktet på skalaen.

Påvirkningsfaktorer for friluftsliv/by- og bygdeliv er gitt i figur 4.

Vurderingene skal begrunnes i en kort og konsis tekst.

Skalaen for påvirkning gjenfinnes på y-aksen i konsekvensvifta, se figur 5.

Konsekvensen for et delområde framkommer ved å sammenholde grad av verdi i x-aksen med grad av påvirkning i y-aksen. De to skalaene er glidende.



Figur 5. Konsekvensviften, hentet fra V712

Konsekvensen vurderes i en skala fra 4 minus til 4 pluss, som er definert i tabell 4.

Tabell 4 Konsekvensgrad, hentet fra V712

Skala	Konsekvensgrad	Forklaring
----	4 minus (----)	Den mest alvorlige miljøskaden som kan oppnås for delområdet. Gjelder kun for delområder med stor eller svært stor verdi.
---	3 minus (---)	Alvorlig miljøskade for delområdet.
--	2 minus (--)	Betydelig miljøskade for delområdet.
-	1 minus (-)	Noe miljøskade for delområdet.
0	Ingen/ubetydelig (0)	Ubetydelig miljøskade for delområdet.
+ / ++	1 pluss (+) 2 pluss (++)	Miljøgevinst for delområdet: Noe forbedring (+), betydelig miljøforbedring (++)
+++ / +++++	3 pluss (+++) 4 pluss (++++)	Benyttes i hovedsak der delområder med ubetydelig eller noe verdi får en svært stor verdiøkning som følge av tiltaket.

### 2.3.2 Trinn 2: Konsekvens av alternativer

Etter at konsekvensen for hvert delområde er utredet, utføres en samlet konsekvensvurdering av hvert utbyggingsalternativ.

Skala og kriterier for å sette konsekvensgrad for hele utbyggingsalternativene framgår av tabell 5. Vurderingene skal alltid begrunnes godt. Det må gå fram hva som har vært utslagsgivende for den samlede vurderingen, f.eks. om noen delområder har blitt tillagt avgjørende vekt, eller om sumvirkninger har blitt tillagt vekt. Det er viktig at beslutningsrelevant usikkerhet beskrives.

Vurdering av skadereduserende tiltak som kan bidra til å redusere de negative virkningene eller føre til forbedring for et område eller hele alternativer er en del av analysen, jf. V712 kap. 6.1.4.

Tabell 5 Kriterier for fastsettelse av konsekvens for hvert alternativ, hentet fra V712.

Skala	Trinn 2: Kriterier for fastsettelse av konsekvens for hvert alternativ
Kritisk negativ konsekvens	Svært stor miljøskade for temaet, gjerne i form av store samlede virkninger. Stor andel av strekning har særlig høy konfliktgrad. Vanligvis flere delområder med konsekvensgrad 4 minus (- - -). Brukes unntaksvis
Svært stor negativ konsekvens	Stor miljøskade for temaet, gjerne i form av store samlede virkninger. Vanligvis har stor andel av strekningen høy konfliktgrad. Det finnes delområder med konsekvensgrad 4 minus (- - -), og typisk vil det være flere/mange områder med tre minus (- -).
Stor negativ konsekvens	Flere alvorlige konfliktpunkter for temaet. Typisk vil flere delområder ha konsekvensgrad 3 minus (- -).
Middels negativ konsekvens	Delområder med konsekvensgrad 2 minus (- -) dominerer. Høyere konsekvensgrader forekommer ikke eller er underordnede.
Noe negativ konsekvens	Liten andel av strekning med konflikter. Delområder har lave konsekvensgrader, typisk vil konsekvensgrad 1 minus (-), dominere. Høyere konsekvensgrader forekommer ikke eller er underordnede.
Ubetydelig konsekvens	Alternativet vil ikke medføre vesentlig endring fra referansesituasjonen (referansealternativet). Det er få konflikter og ingen konflikter med høye konsekvensgrader.
Positiv konsekvens	I sum er alternativet en forbedring for temaet. Delområder med positiv konsekvensgrad finnes. Kun ett eller få delområder med lave negative konsekvensgrader, og disse oppveies klart av delområder med positiv konsekvensgrad.
Stor positiv konsekvens	Stor forbedring for temaet. Mange eller særlig store/viktige delområder med positiv konsekvensgrad. Kun ett eller få delområder med lave negative konsekvensgrader, og disse oppveies klart av delområder med positiv konsekvensgrad.

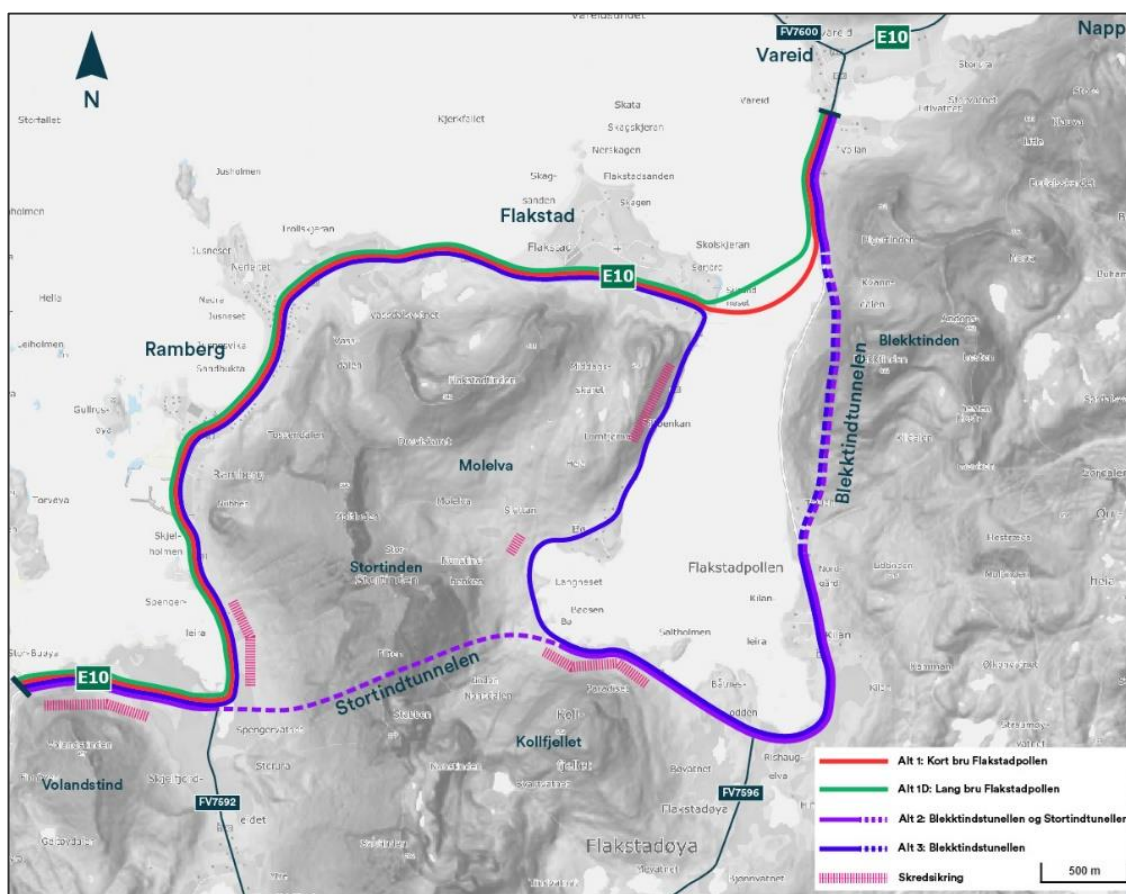
### 3. Utredningsalternativer og tiltaksbeskrivelse

#### 3.1 Beskrivelse av felles forhold for vegalternativene

Ved Flakstadpollen er det fire alternativ inkl. skredsikring som skal vurderes nærmere i planprogramfasen.

De fire alternativene blir vurdert mellom Vollandstind og Vareid, se markering i kart, se figur 6.

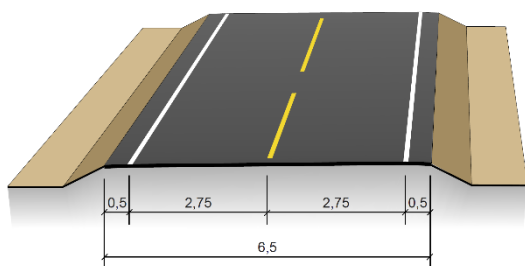
- Alternativ 1 – Kort bru Flakstadpollen
- Alternativ 1D – Lang bru Flakstadpollen
- Alternativ 2 – Blekkintundnelen og Stortindtunnelen
- Alternativ 3 – Blekkintundnelen



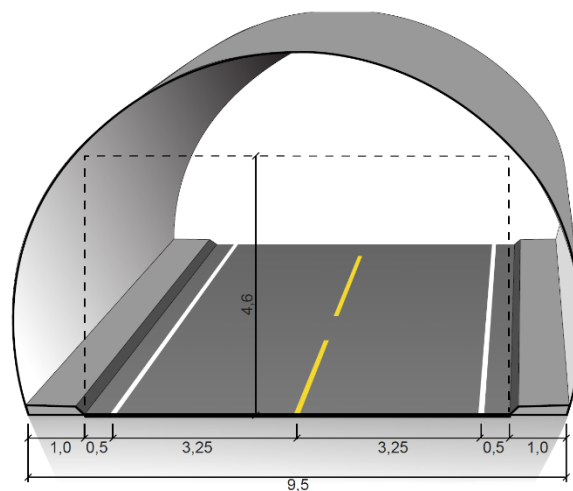
Figur 6. Alternativer mellom Vollandstind og Vareid

Skredvollene ved Vollandstind og Spengerleira er lik for alle alternativene, mens skredtiltak ved Bøfjellet, Bøpollen og Paradiset varierer mellom alternativene.

Ny veg i dagen har dimensjoneringsklasse Hø1 utbedringsstandard 6,5 meter og fartsgrense 80 km/t (figur 7). Valgt tunnelprofil for alternativene 2 og 3 er T9,5 (figur 8).



Figur 7. Tverrprofil Hø1, 2-feltsveg, hentet fra N100



Figur 8. Tunnelprofil T9,5, meter, hentet fra N100

Felles tiltak for alle fire alternativer:

- Skredsikring (voller) ved Spengerleira og ved Vollandstinden. Disse er lik for alle alternativ og blir kun beskrevet under alternativ 1.
- Skredsikring Paradiset (med noe ulik utførelse, mengder)

Øvrige tiltak er noe ulike for alternativene og blir beskrevet under hvert alternativ.



### 3.2 Nullalternativet - referansealternativet

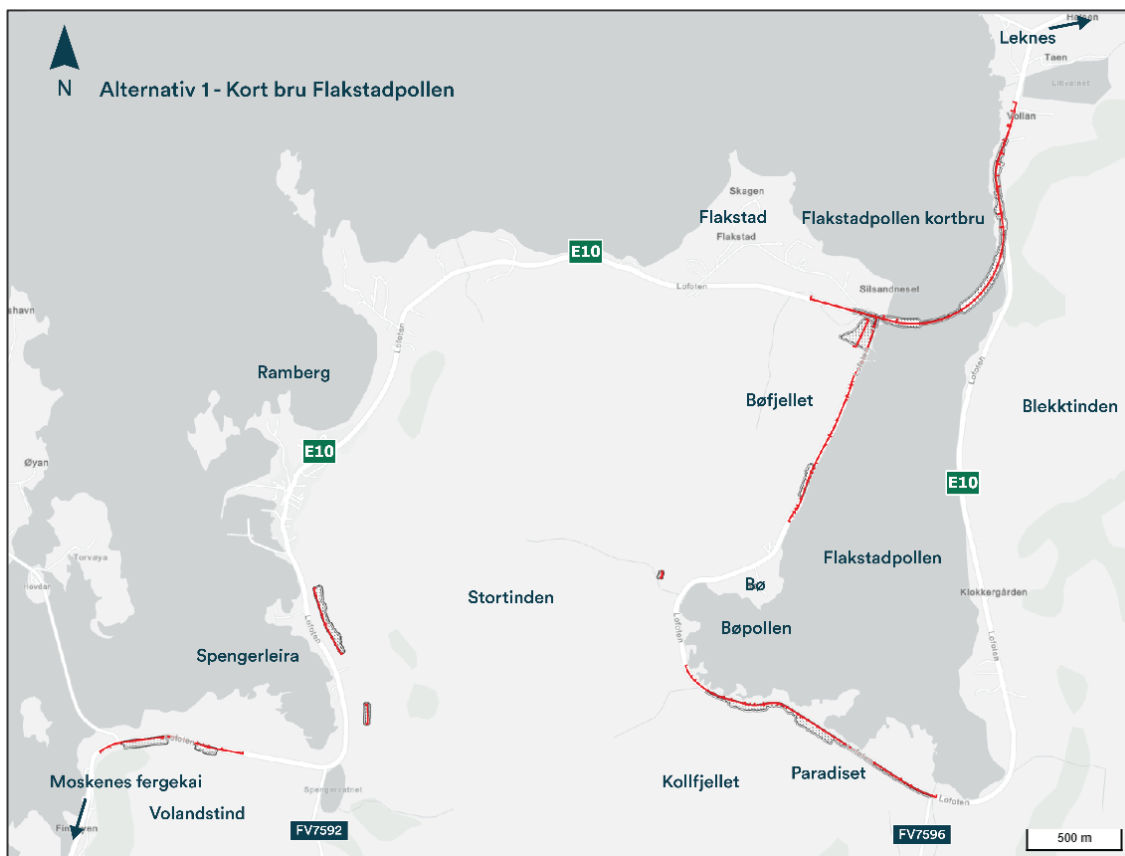
Nullalternativet, eller referansealternativet, er sammenligningsgrunnlaget for alle utredningsalternativ og påvirkningen av tiltaket skal beskrives i forhold til dette.

Konsekvensene ved et tiltak framkommer ved å måle/sammenligne forventet tilstand etter at tiltaket er gjennomført, mot forventet tilstand uten at tiltaket realiseres.

Alternativet som representerer videreføring av dagens status kalles «0-alternativet». Her skal man altså vurdere konsekvensene av at planlagt tiltak ikke blir gjennomført.

Da planlagte tiltak er en følge av behov for skredsikring vil 0-alternativet være dagens veg uten skredsikringstiltak. Det er ingen vesentlige planer (etter plan- og bygningsloven) vedtatt eller under arbeid som må legges inn i et 0-alternativ innenfor det aktuelle analyseområdet, jamfør Flakstad kommunes plansider.

### 3.3 Alternativ 1: Kort bru Flakstadpollen



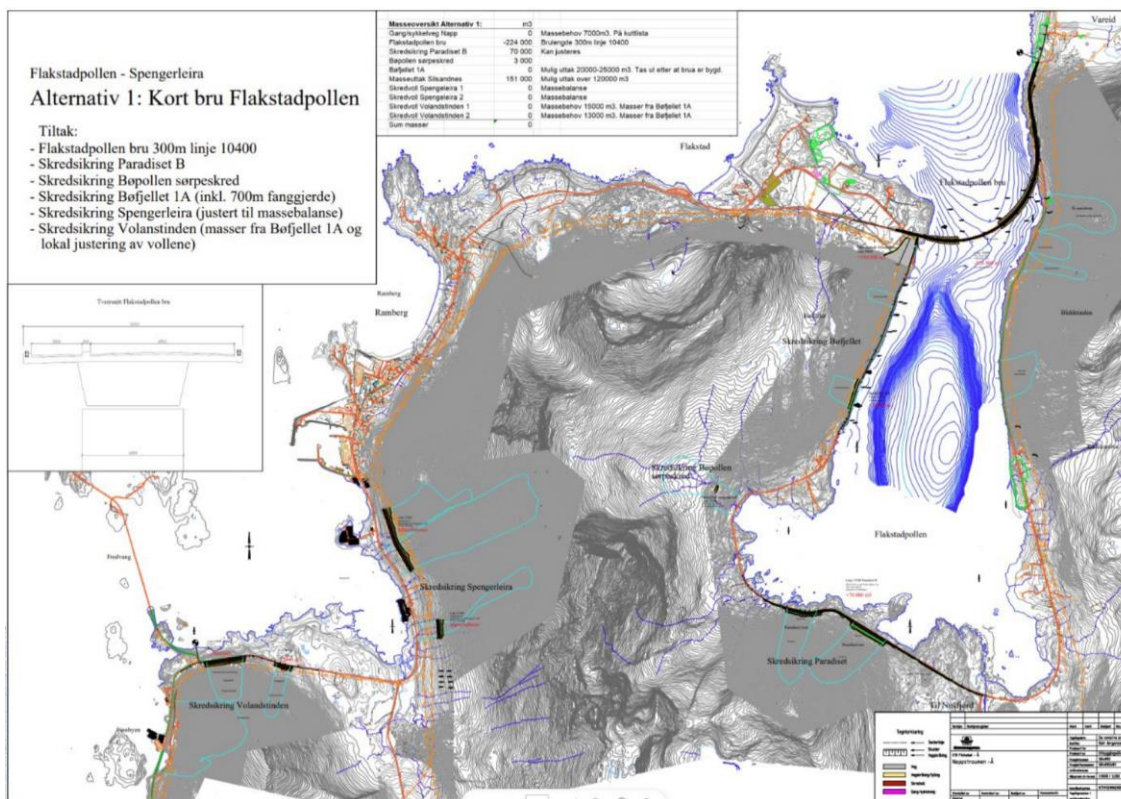
Figur 9. Oversikt over tiltakene som ligger i alternativ 1, Statens vegvesen

Alternativ 1 er veglinje på fylling og kort bru over Flakstadpollen, se figur 9. Alternativet medfører et stort behov for masser for å kunne fylle ut i pollen og vil tilpasse seg eksisterende vegnett på begge sider av pollen. Det er lagt inn et større masseuttak ved Silsandneset, utvidede skredmagasin ved Paradiset og en kombinasjon av skjæring og skredgrøft ved Bøfjellet for å skaffe tilstrekkelige masser til sjøfylling og skredvoller ved Vollandstind. Dette alternativet medfører innkorting av avstanden mellom Leknes og Moskenes fergekai, og vegtraséen er lagt utenfor de mest skredutsatte områdene.

For alternativ 1 vil det ikke bli masseoverskudd og derav ikke behov for massedeponi.

Alternativ 1 medfører kort bru over Flakstadpollen (figur 10).

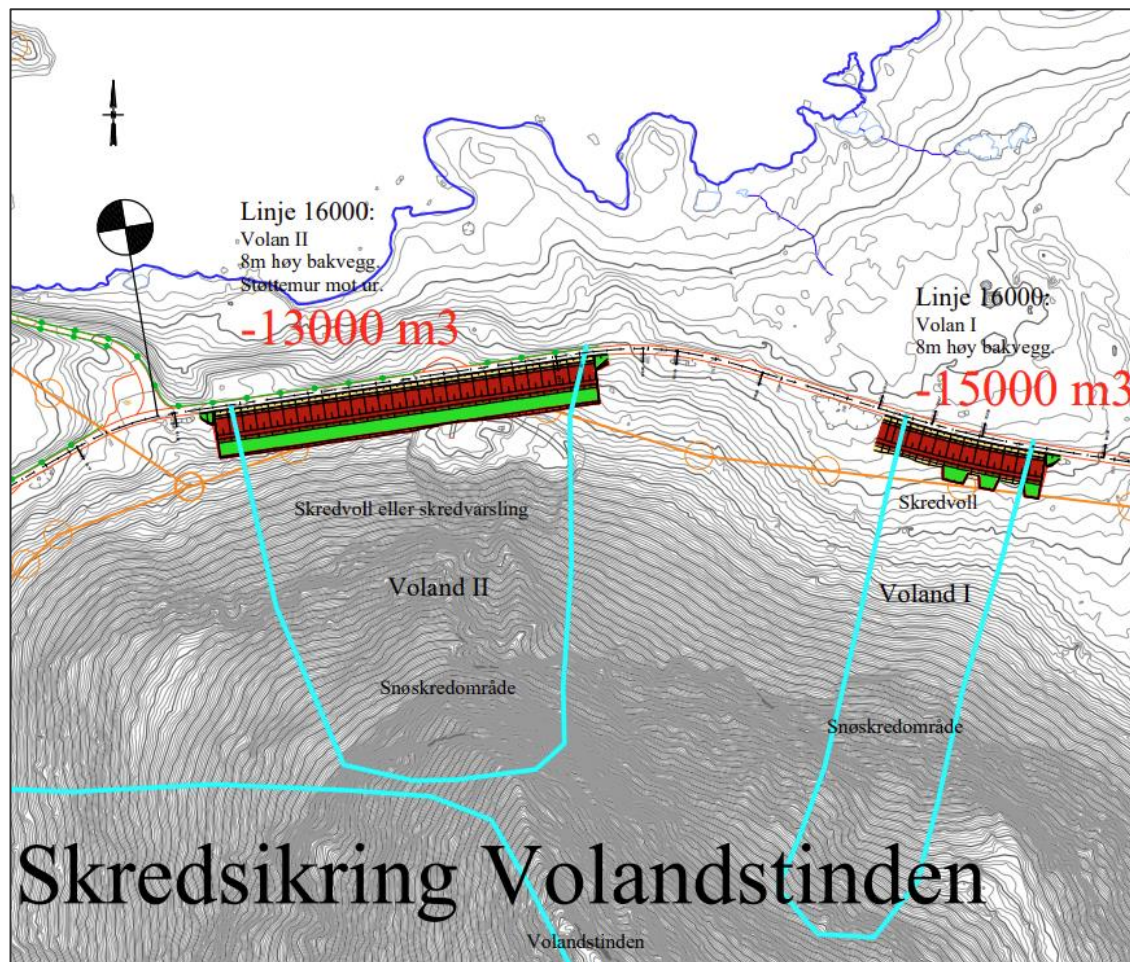
Alternativet starter ved Vollandstind og ender ved Vareid, se markering av parsellstart og - slutt i kart.



## Skredsikring Vollandstind (figur 11)

Tiltak	Lengde	Høyde
Skredvoll Volland I	Ca. 120	8 meter
Skredvoll Volland II	Ca. 280 meter	8 meter

Anleggsveger vil bli permanente for framtidig tilgang til skredmagasin.



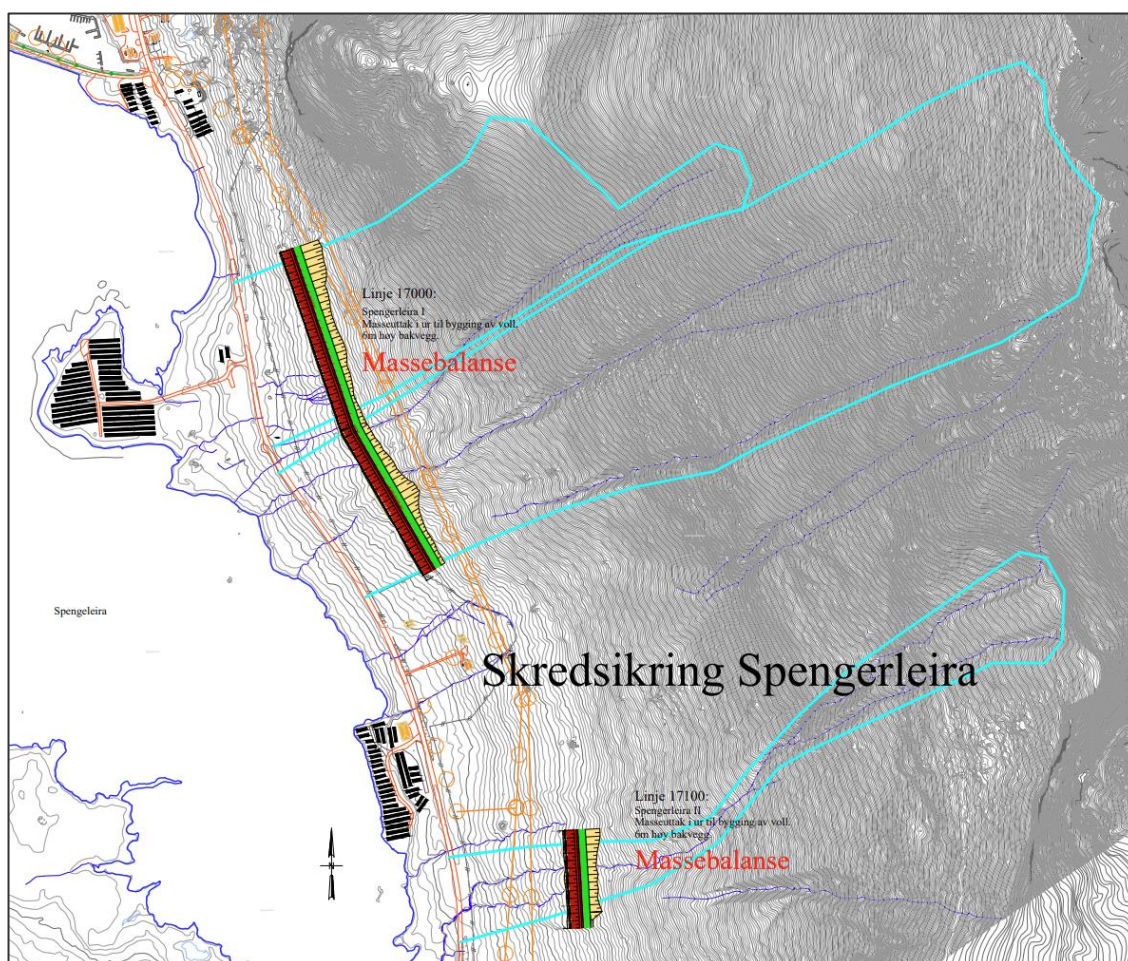
Figur 11. Skredsikring Vollandstinden, Statens vegvesen



## Skredsikring Spengerleira (figur 12)

Tiltak	Lengde	Høyde
Skredvoll Spengerleira I	Ca. 470 meter	6 meter
Skredvoll Spengerleira II	Ca. 130 meter	6 meter

Anleggsveger for tiltaket vil bli permanente for framtidig tilgang til skredmagasin. Etablering av skredvoller ved Vollandstind vil medføre lokal flytting av kraftlinje i området.

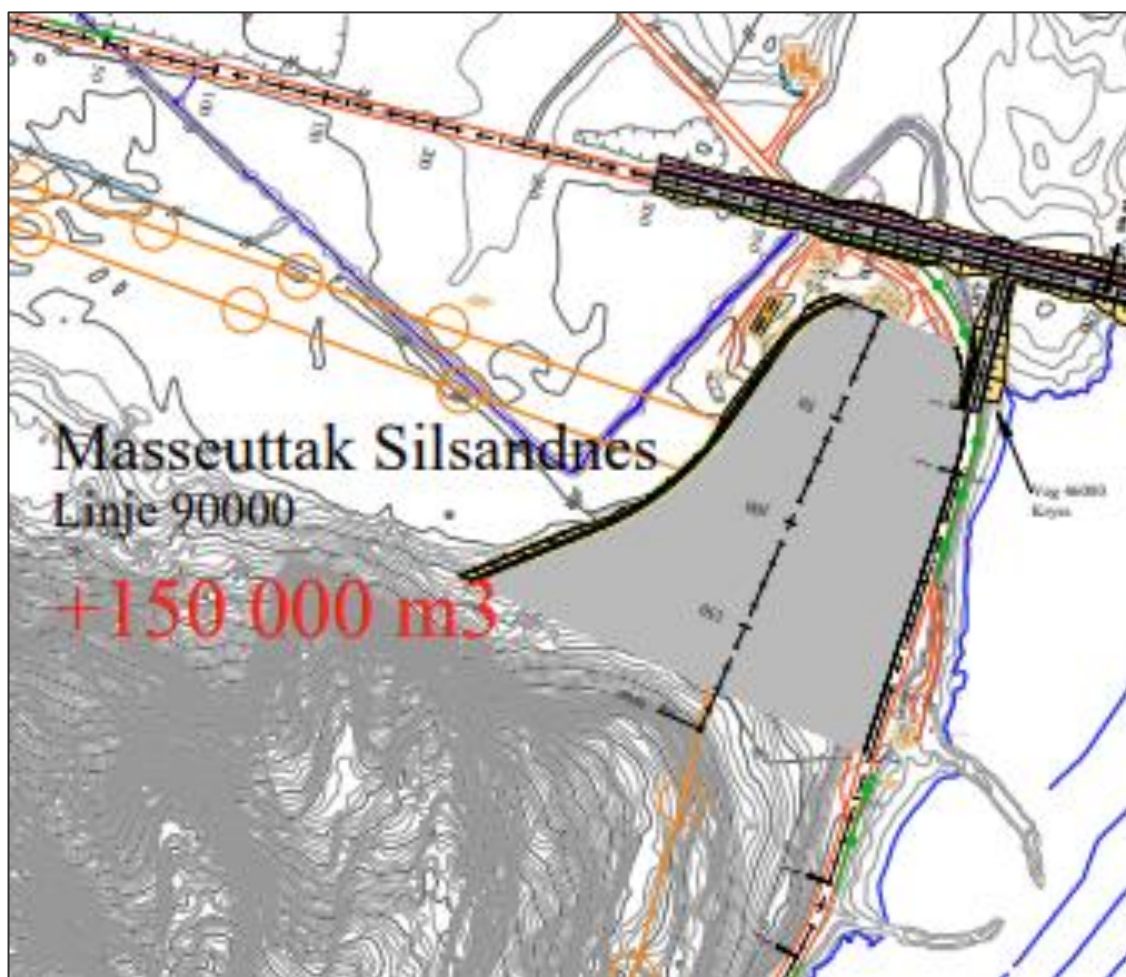


Figur 12. Skredsikring Spengerleira, Statens vegvesen

## Masseuttak Silsandneset (figur 13)

Tiltak	Lengde	Høyde
Masseuttak Silsandneset	Ca. 14.500 m <sup>2</sup>	Ca. 7 - 13 meter

Masseuttaket ved Silsandneset medfører utsprenning av hele høyden som ligger mellom dagens veg og landbruksarealet ved gården som ligger ved Flakstadveien 260. Det totale arealet er ca. 14.500 m<sup>2</sup>, og tas ned fra midlere kote 16 til ca. kote 6, og utgjør et masseuttak på ca. 150.000 m<sup>3</sup>. Området vil etter uttaket ligge på samme høyde som øvrig landbruksareal på vestlig side av gården.

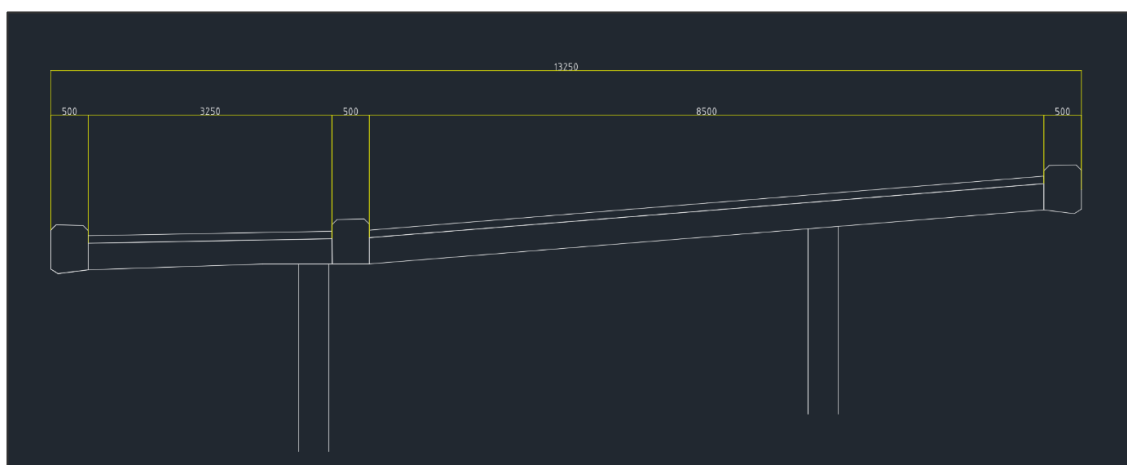


Figur 13. Masseuttak Silsandneset, Statens vegvesen

Kort bru Flakstadpollen

Tiltak	Lengde
Fylling sør	Ca. 250 meter
Fylling nord	Ca. 500 meter
Kort bru	Ca. 300 meter

Bru foreslås utformet som en 300 meter lang betongkassebru uten krav til seilingshøyde. Den faktiske seilingshøyden for lavbrua vil bli 8,5 meter. Brubredden er 13,25 meter (figur 14). Bru og fylling blir bygd med gang- og sykkelveg, med bredde 3,25 meter. Det vil bli etablert et nytt kryss mot ny E10 ved Silsandneset, på brua sin sørlige side. På nordsiden av brua ved Kvanndalen vil det bli etablert en adkomst mot dagens E10.

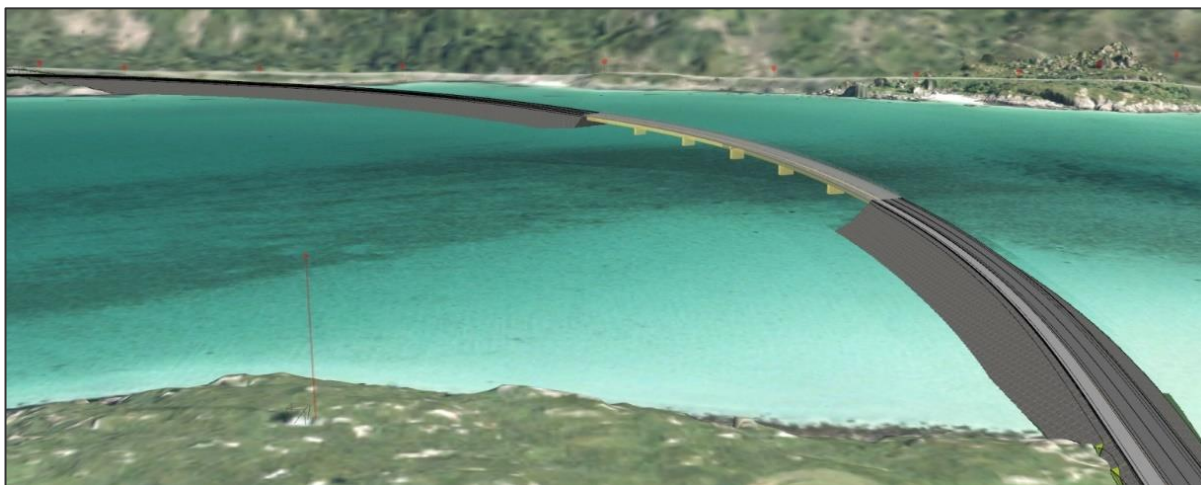


Figur 14. Tverrsnitt av bru, Statens vegvesen

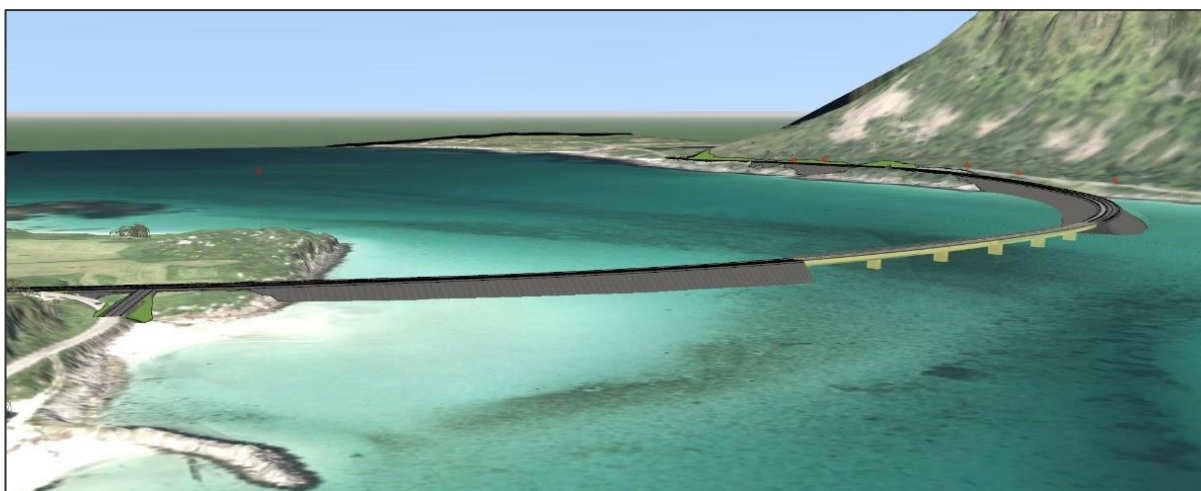


### Fyllinger i sjø

Bygges med masser fra henholdsvis masseuttak Silsandneset (ca. 150 000 m<sup>3</sup>) og skjæringer ved Paradiset (ca. 70 000 m<sup>3</sup>). Det totale behovet for sjøfyllingen er ca. 224 000 m<sup>3</sup> (figur 15 og figur 16). Vegbredden er lik bredden på brua.



Figur 15. Fylling i Flakstadpollen, sett fra vest, Statens vegvesen



Figur 16. Fylling i Flakstadpollen, sett fra sør, Statens vegvesen

### Ny veg

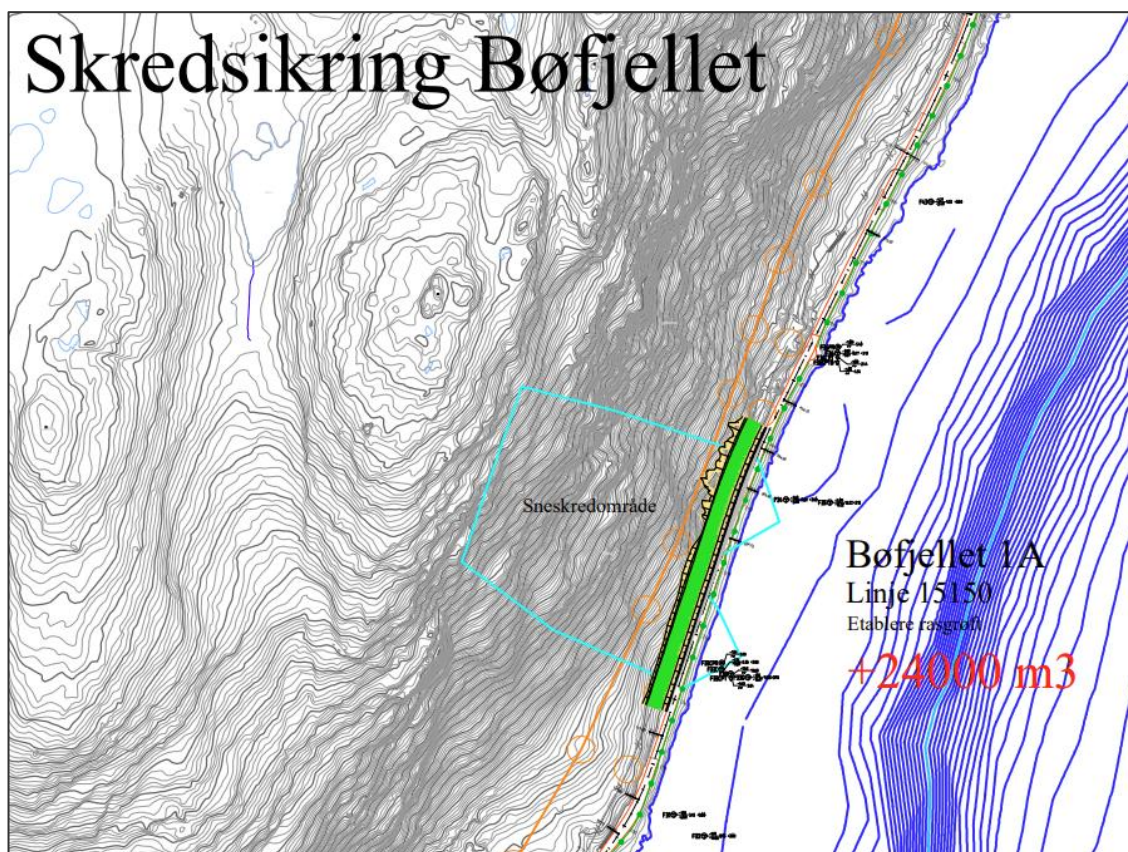
Det vil bli ny veg på ca. 750 meter på nordsiden av bru og fylling. Ny veg i dagen har dimensjoneringsklasse HØ1 utbedringsstandard 6,5 meter og fartsgrense 80 km/t.



## Skredsikring Bøfjellet (figur 17)

Tiltak	Lengde	Høyde
Skredsikring Bøfjellet 1A	Skredgrøft lengde ca. 220 meter	-

Tiltaket består av å etablere skredgrøft på ca. 220 meter, ved uttak av ca. 24 000 m<sup>3</sup> masser i bakkant av eksisterende veg. Tiltaket medfører ingen sjøfylling, men en betydelig skjæring i bakkant med en høyde på ca. 15 meter på det høyeste. Anleggsvei vil bli permanent for framtidig tilgang til skredmagasin.

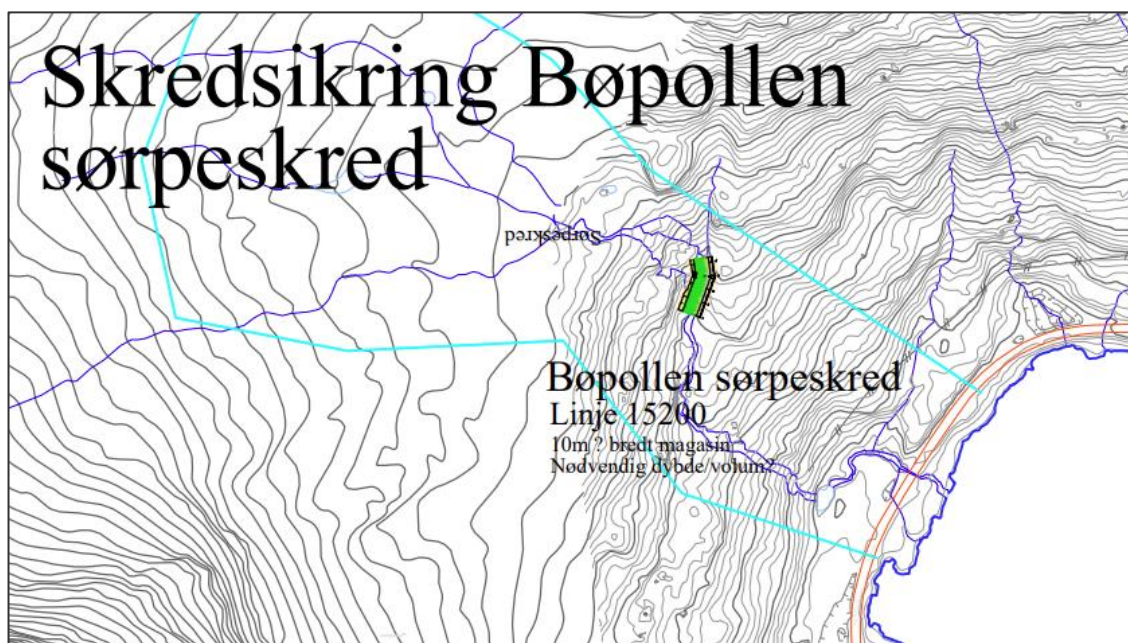


Figur 17. Skredsikring Bøfjellet, Statens vegvesen

## Skredsikring Bøpollen (figur 18)

Tiltak	Lengde	Høyde
Skredsikring Bøpollen	Ca. 40 meter	-

Tiltaket ved Bøpollen består av uttak av et skredmagasin for sikring mot sørpeskred. Skredsikringstiltaket ligger ca. 200 meter fra eksisterende E10 og 35 høydemeter over havet. Uttaket består av totalt ca. 2 600 m<sup>3</sup> fjell. Det vil bli nødvendig med midlertidig anleggsvei til tiltaket, som utformes skånsomt og fjernes i ettertid. Tiltaket behøver ikke permanent veg for tilsyn.



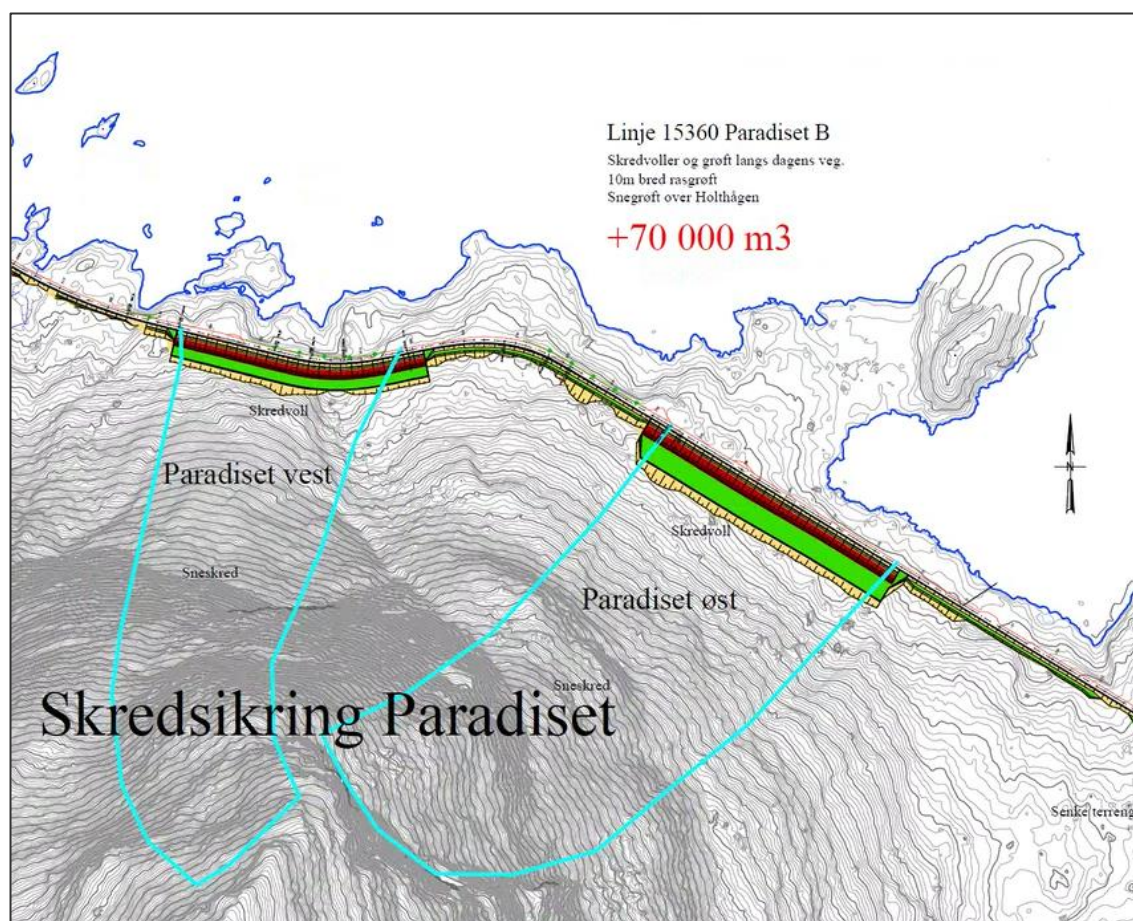
Figur 18. Skredsikring Bøpollen sørpeskred, Statens vegvesen



## Skredsikring Paradiset (figur 19)

Tiltak	Lengde	Høyde
Skredsikring Paradiset vest	Ca. 240 meter	5 meter
Skredsikring Paradiset øst	Ca. 280 meter	5 meter

Tiltaket ved Paradiset består av skredvoller og 10 meter bred skredgrøft langs eksisterende veg med uttak av ca. 70 000 m<sup>3</sup>. Anleggsveier vil bli permanente for framtidig tilgang til skredmagasin.



Figur 19. Skredsikring Paradiset, Statens vegvesen

### 3.4 Alternativ 1D: Lang Bru Flakstadpollen



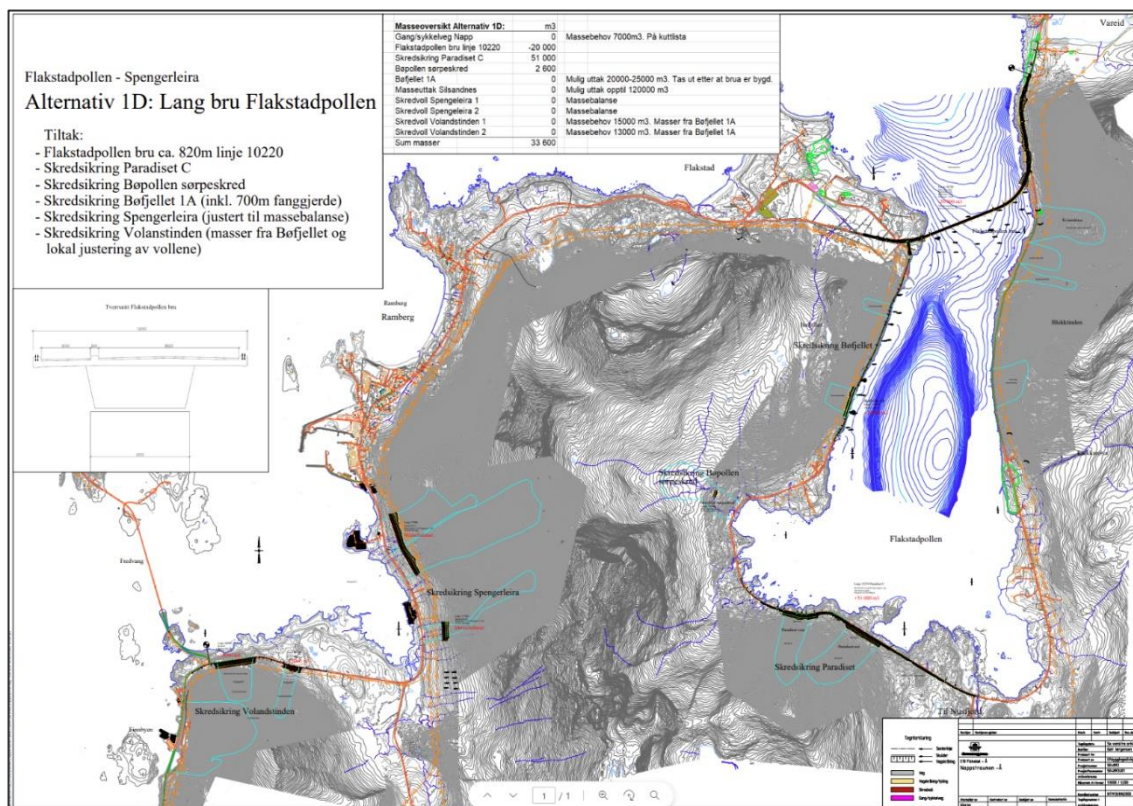
Figur 20. Oversikt over tiltakene som ligger i alternativ 1D, Statens vegvesen

Alternativ 1D er veglinje på lang bru over Flakstadpollen, se figur 20. Alternativet vil ikke medføre behov for masser, og vil tilpasse seg eksisterende vegnett på begge sider av pollen. Alternativet medfører innkorting av avstanden mellom Leknes og Moskenes fergekai, og vegtraséen er lagt utenfor de mest skredutsatte områdene.

Foreløpig beregnet masseoverskudd på ca. 30 000 m<sup>3</sup> foreslås lagret i et permanent massedeponi i området Flakstadura. Flakstadura er et tidligere masseuttak som ikke er i drift lenger og prosjektet vurderer det slik at deponering av masser her permanent gitt en tilpasset utforming.

Alternativ 1D medfører lang bru over Flakstadpollen (figur 21).

Alternativet starter ved Vollandstind og ender ved Vareid, se markering av parsellstart og -slutt i kart.



Figur 21. Alternativ 1D: Lang bru Flakstadpollen, Statens vegvesen

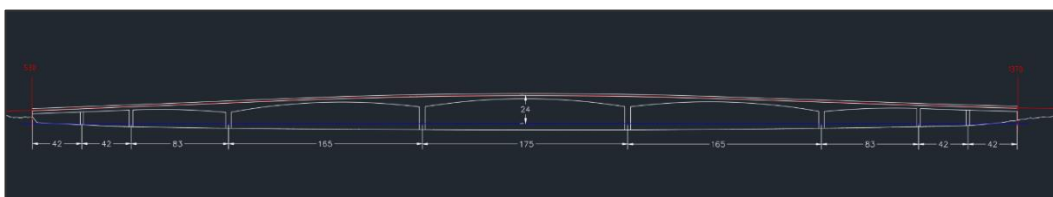
Skredsikring Volandstinden og skredsikring Spengerleira, samt skredsikring Bøpollen er lik for alt. 1 D Lang bru Flakstadpollen og alt 1 kort bru Flakstadpollen og blir derfor ikke gjengitt her, se kapittel 3.3 Alternativ 1: Kort bru Flakstadpollen for beskrivelse av tiltakene. Tiltakene skredsikring Bøfjellet og skredsikring Paradiset er ulike for de to alternativene på grunn av ekstra uttak av masser for alt. 1 kort bru Flakstadpollen.

### Lang bru Flakstadpollen

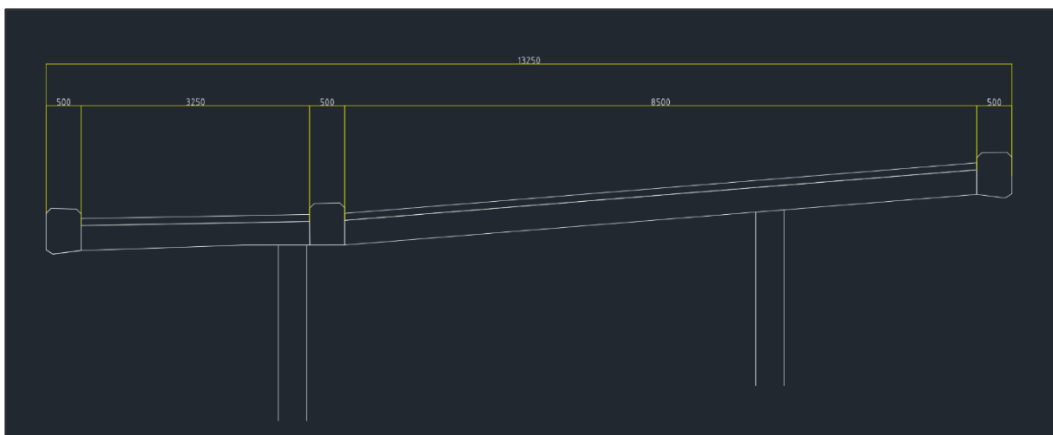
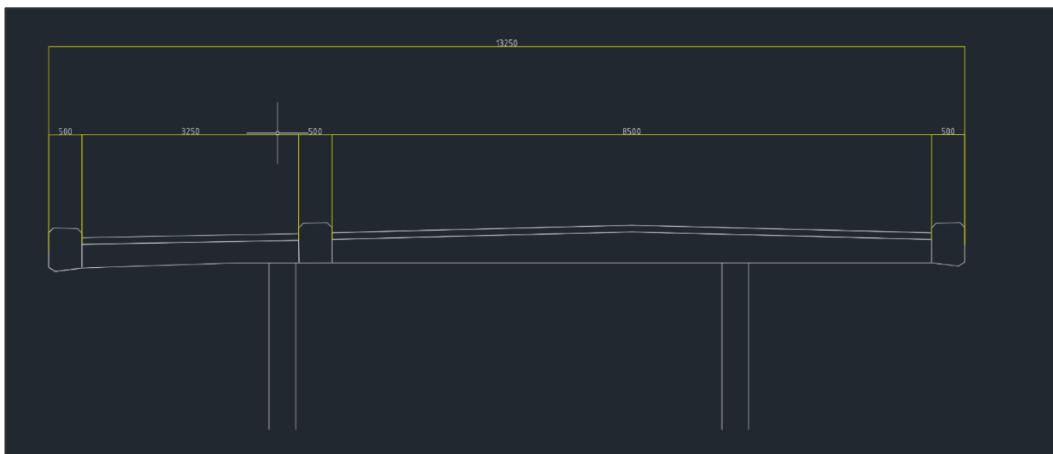
Bru foreslås utformet som fritt frambygg, med lange spenn, få søyler/fundament og et høybrekk med maks høyde 24 meter for topp vegbane.

På det høyeste punktet av brua vil seilingshøyden bli ca. 22 meter (figur 22). Brubredden er 13,25 meter (figur 23). Bru blir bygd med gang- og sykkelveg med bredde 3,25 meter. Illustrasjon av brua er vist i figur 24. Det vil bli etablert et nytt kryss mot ny E10 ved Silsandneset, på brua sin sørlige side. På nordsiden av brua ved Kvanndalen vil det bli etablert en adkomst mot dagens E10.

Det vil bli etablert parkerings- eller stopp-plass på hver side av brua.

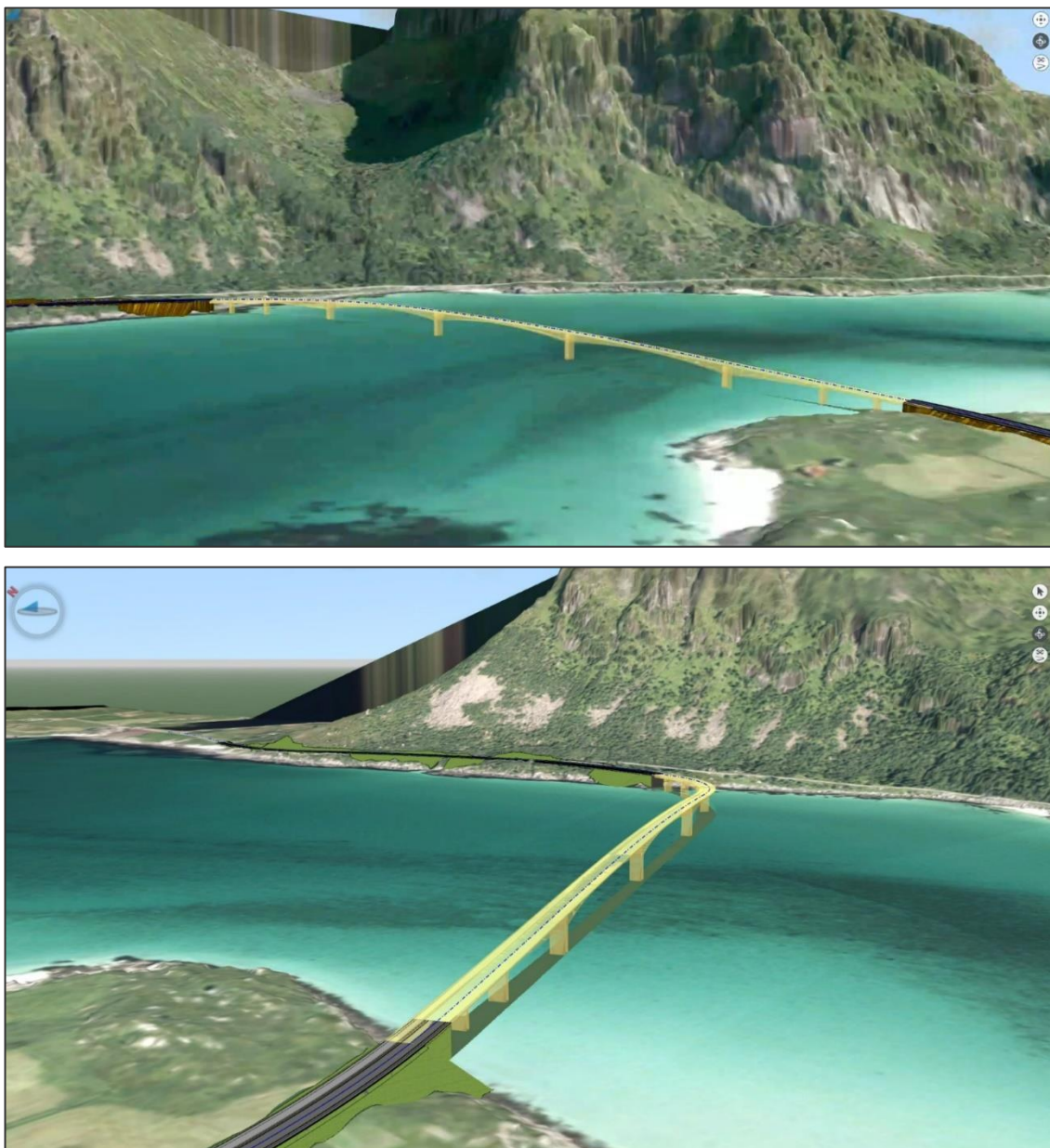


Figur 22. Lengdesnitt av bru, Statens vegvesen



Figur 23. Tverrsnitt av bru, Statens vegvesen





Figur 24. Illustrasjon av lang bru, Statens vegvesen

#### Ny veg

Det vil bli ny veg på ca. 750 meter på nordsiden av brua. Ny veg i dagen har dimensjoneringsklasse Hø1 utbedringsstandard 6,5 meter og fartsgrense 80 km/t.

#### Skredsikring Bøfjellet

Skredsikring Bøfjellet er lik for alt. 1 Kort bru Flakstadpollen, se kapittel. 3.3 for beskrivelse av tiltaket.

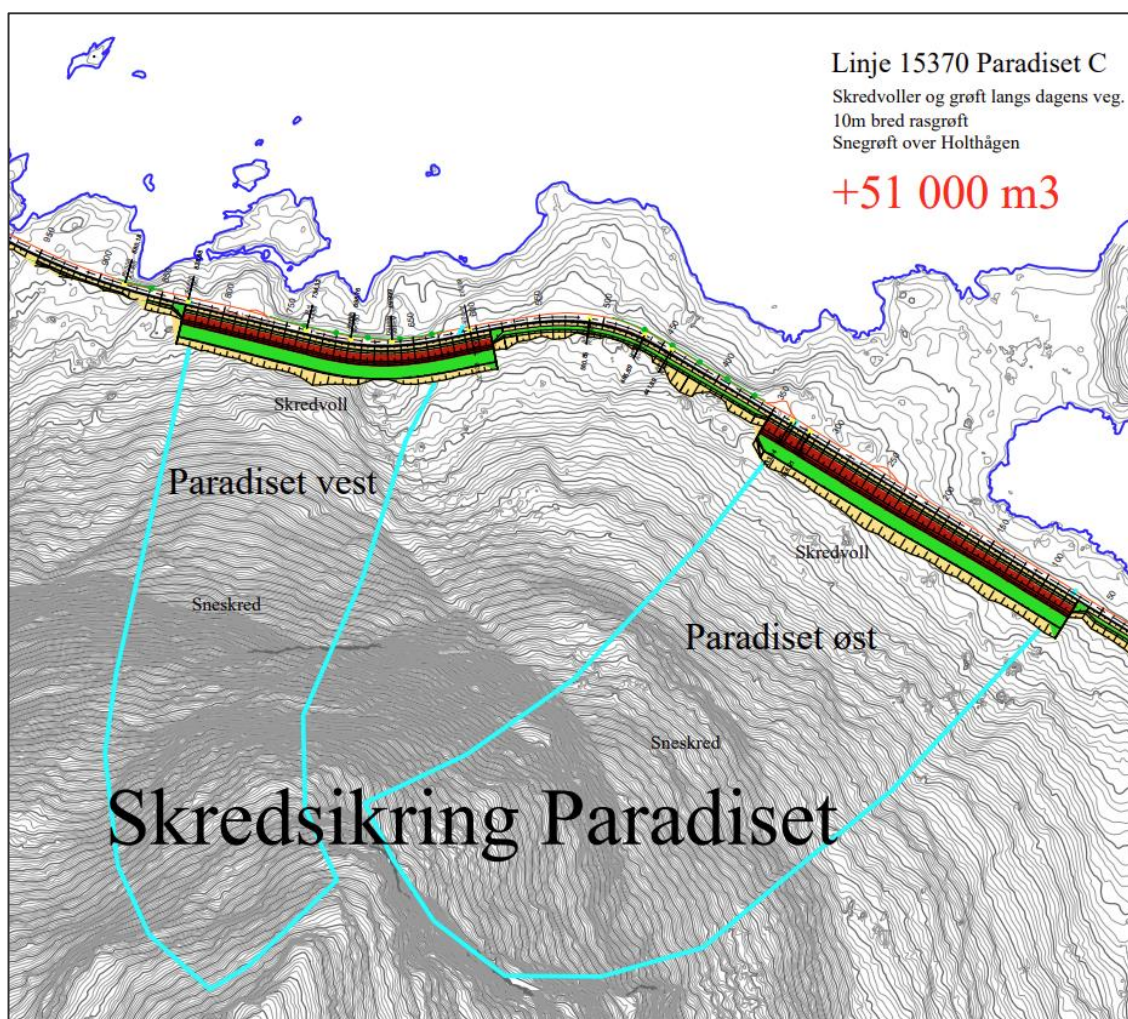
Skredsikring Bøpollen sørpeskred

Skredsikring Bøpollen sørpeskred er lik for alt. 1 Kort bru Flakstadpollen, se kapittel 3.3 for beskrivelse av tiltaket.

Skredsikring Paradiset (figur 25)

Tiltak	Lengde	Høyde
Skredsikring Paradiset vest	Ca. 240 meter	5 meter
Skredsikring Paradiset øst	Ca. 280 meter	5 meter

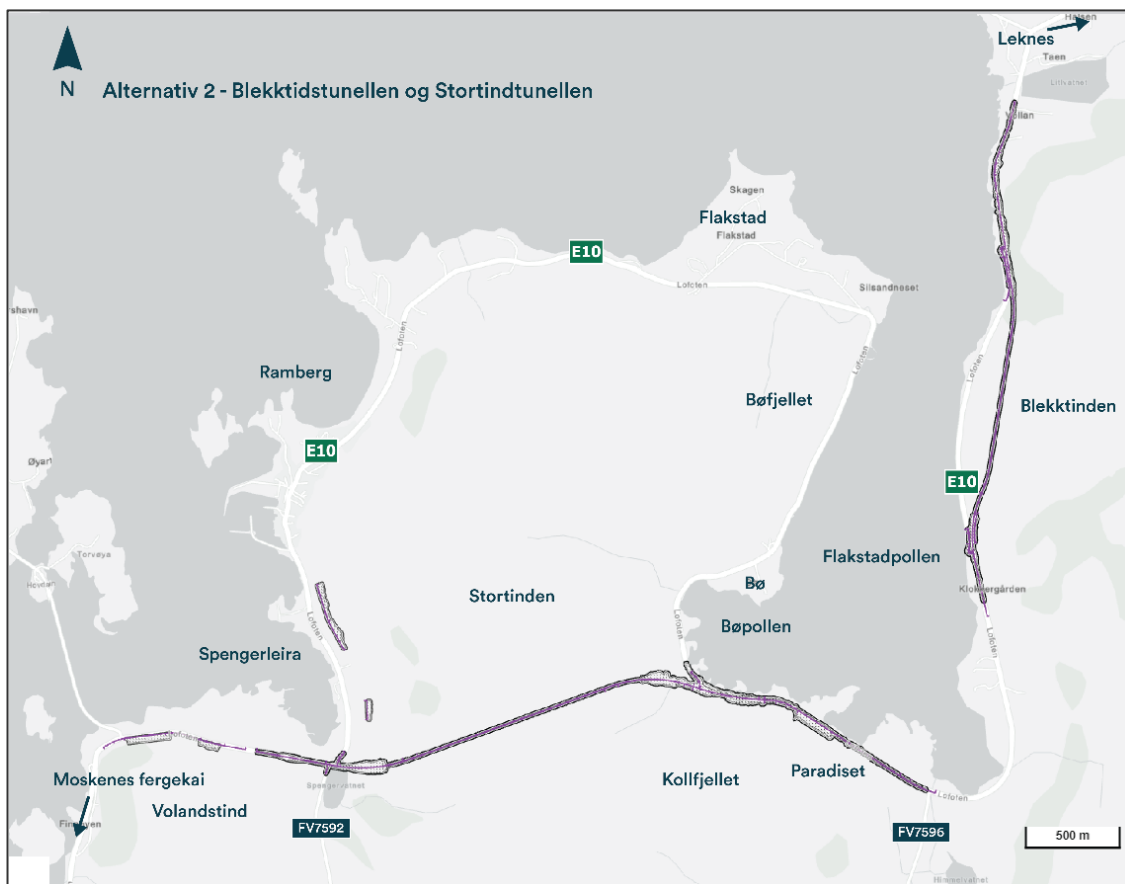
Tiltaket ved Paradiset består av skredvoller og 10 meter bred skredgrøft langs eksisterende veg med uttak av ca. 51 000 m<sup>3</sup>. Anleggsveger vil bli permanente for framtidig tilgang til skredmagasin. Mengden stein som tas ut her mindre enn for alt. 1 Kort bru fordi en ikke trenger å hente ut gode steinmasser til sjøfylling.



Figur 25. Skredsikring Paradiset, Statens vegvesen



### 3.5 Alternativ 2: Blekkstundtunnelen og Stortindtunnelen



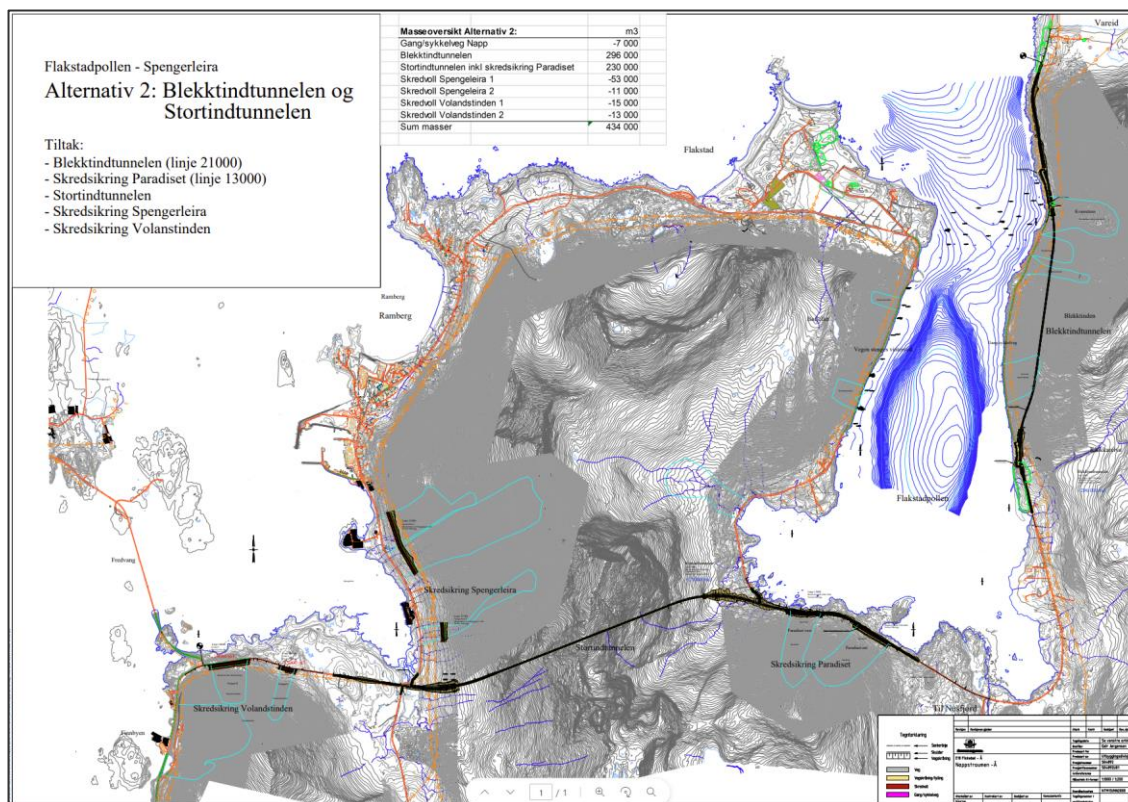
Figur 26. Oversikt over tiltakene som ligger i alternativ 2, Statens vegvesen

Alternativ 2 medfører utbygging av to tunneler, se figur 26. Den første vil gå gjennom Blekkstunden og den andre gjennom Stortinden. Alternativet gir store overskuddsmasser som blant annet vil benyttes til skredsikring langs eksisterende vegnett i dagen. Alternativet medfører innkorting av avstanden mellom Leknes og Moskenes fergekai, og vegen legges i tunnel forbi de mest skredutsatte områdene, og forbi Ramberg.

For alternativ 2 er det et beregnet masseoverskudd på ca. 430 000 m<sup>3</sup>.

Alternativ 2 medfører bygging av Blekkstundtunnelen og Stortindtunnelen (figur 27).

Alternativet starter ved Vollandstind og ender ved Vareid, se markering av parsellstart og -slutt i kart.

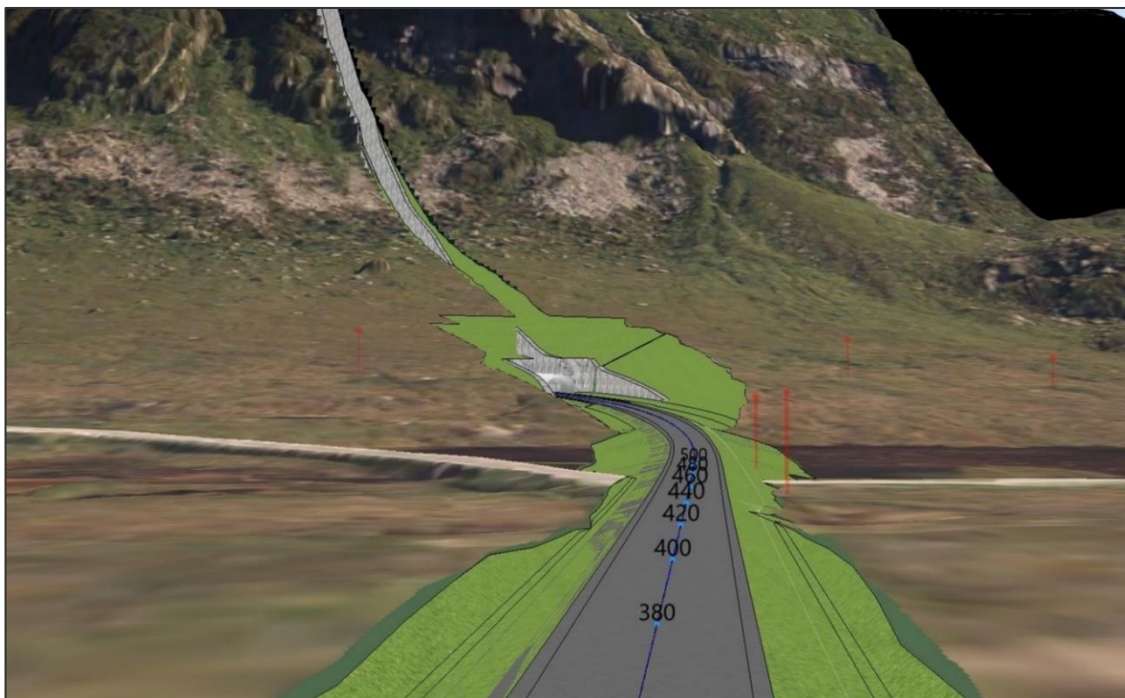


Skredsikring Volanstinden og Spengerleira er lik for alt. 2 Blekkfjindtunnelen og Stortindtunnelen og alt 1 kort bru Flakstadpollen og blir derfor ikke gjengitt her, se kapittel 3.3 Alternativ 1: Kort bru Flakstadpollen for beskrivelse av tiltakene.

### Stortindtunnelen

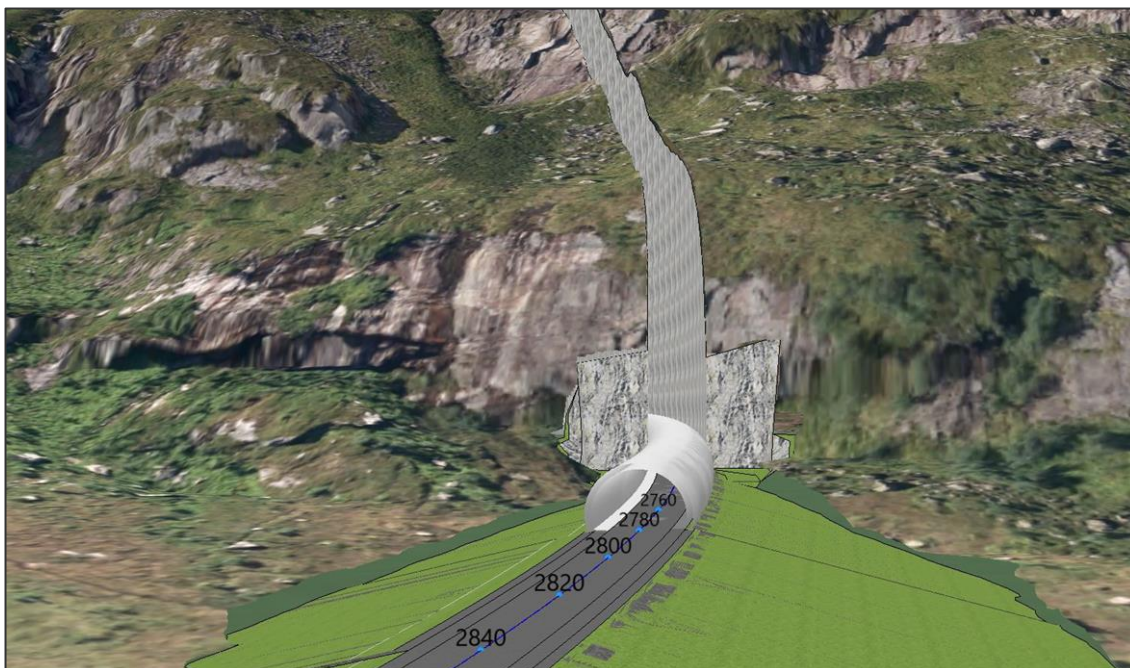
Stortindtunnelen vil gå mellom Spengerleira og Bøpollen, og E10 vil dermed bli lagt utenfor Ramberg og Flakstad. Alternativet medfører innkorting av E10. Tunnelen er ca. 1 820 meter lang og har tunnelklasse T9,5.

Det vil bli betydelig uttak av løsmasser for å få blottlagt påhugget på vestsiden ved Spengerleira. Her vil det bli store skjæringer, skråningsutslag og en kortere portal (figur 28). Tiltaket medfører utfylling i Spengervatnet, med behov for kulvert eller rør for å opprettholde vanngjennomstrømning.



Figur 28. Stortindtunnelen påhugg vest, Statens vegvesen

Det er utfordrende skredforhold på østsiden av tunnelen noe som krever portal på opptil 90 meter (figur 29).



Figur 29. Stortindtunnelen påhugg øst, Statens vegvesen

#### Ny veg

Det vil bli ny veg på ca. 850 meter på vestsiden av Stortindtunnelen og 1 500 meter på østsiden av tunnelen. Ny veg i dagen har dimensjoneringsklasse Hø1 utbedringsstandard 6,5 meter og fartsgrense 80 km/t. Det vil bli etablert nye kryss på begge sider av tunnelen.

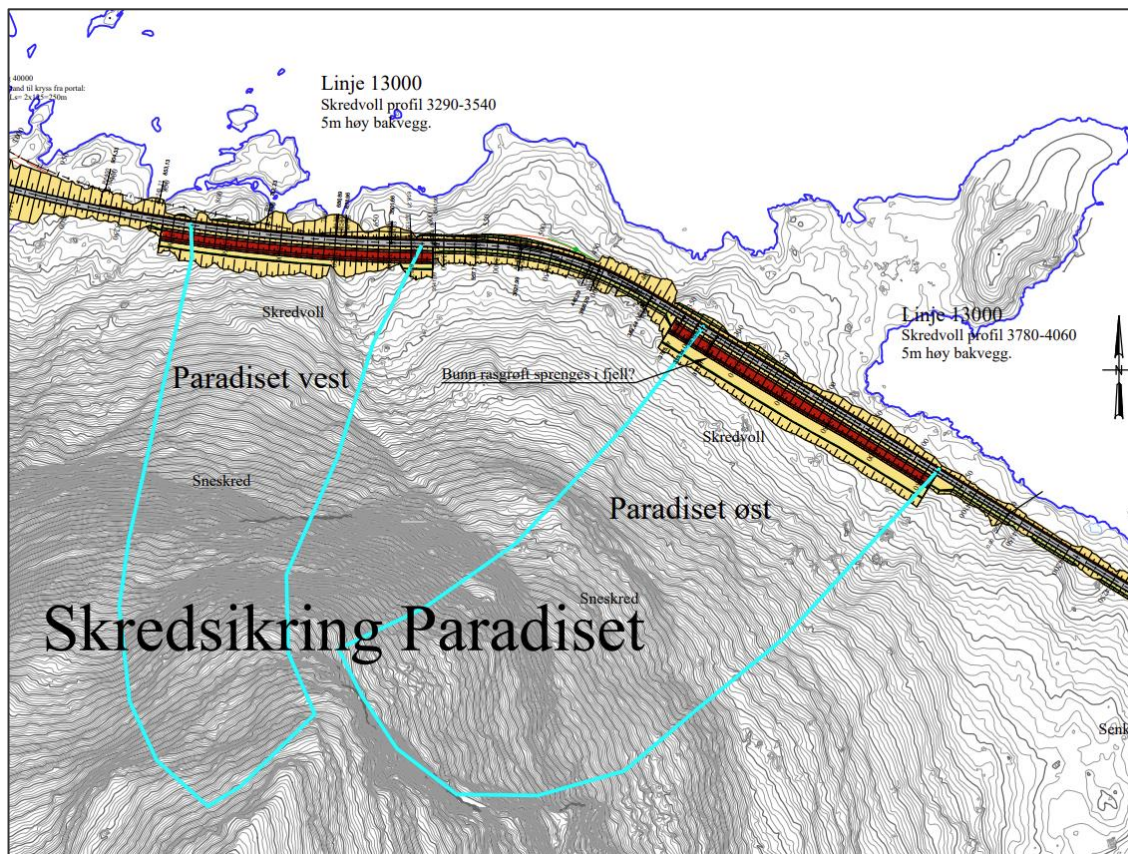
På vestsiden vil det bli slake fyllinger mot vegen, for å unngå rekkverk og unngå opphopning av snø.



## Skredsikring Paradiset (figur 30)

Tiltak	Lengde	Høyde
Skredsikring Paradiset vest	Ca. 240 meter	5 meter
Skredsikring Paradiset øst	Ca. 280 meter	5 meter

Anleggsveger vil bli permanente for framtidig tilgang til skredmagasin.



Figur 30. Skredsikring Paradiset, Statens vegvesen

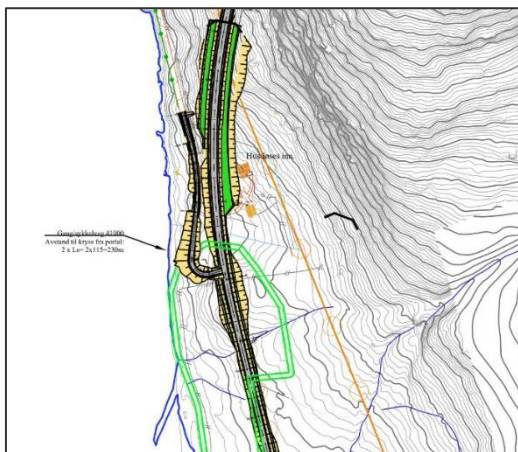
### Blekkintdunnelen

Blekkintdunnelen vil gå mellom Kilan og Kvanndalen. Tunnelen er ca. 1 510 meter lang og har tunnelklasse T9,5. Eksisterende E10 vil kunne benyttes som gang- og sykkelveg.

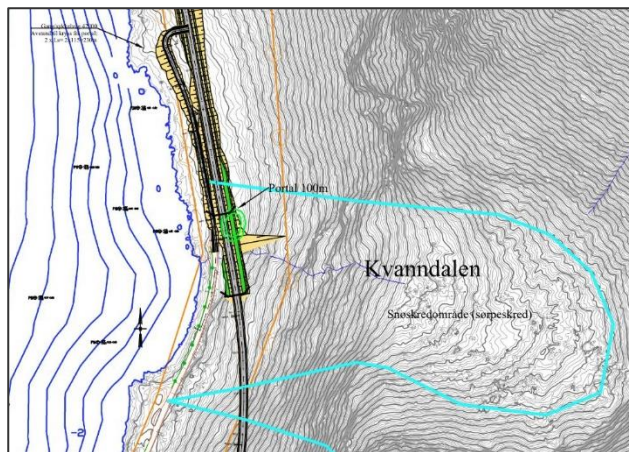
Ved Kilan, på tunnelens sørlige side, er det kort avstand til fjell og portalen er på ca. 10 meter. Tiltaket ligger nært bolig som foreslås innløst (figur 31). Dagens E10 ved Kilan går over et kulturminne som vil bli ytterligere berørt av tiltaket, når veglinjen justeres ned og skjæringene blir større.

På nordsiden av Blekkintinden vil det bli behov for en lengre portal på ca. 100 meter for å håndtere sørpeskred fra Kvanndalselva (figur 32). Dagens E10 ved Kvanndalen går over et kulturminne som vil bli berørt av tiltaket.

Påkoblinger mot dagens veg mellom Kvanndalen og Kilan vil bli utført uten utfylling i sjø.



Figur 31. Tunnelportal Kilan, Statens vegvesen

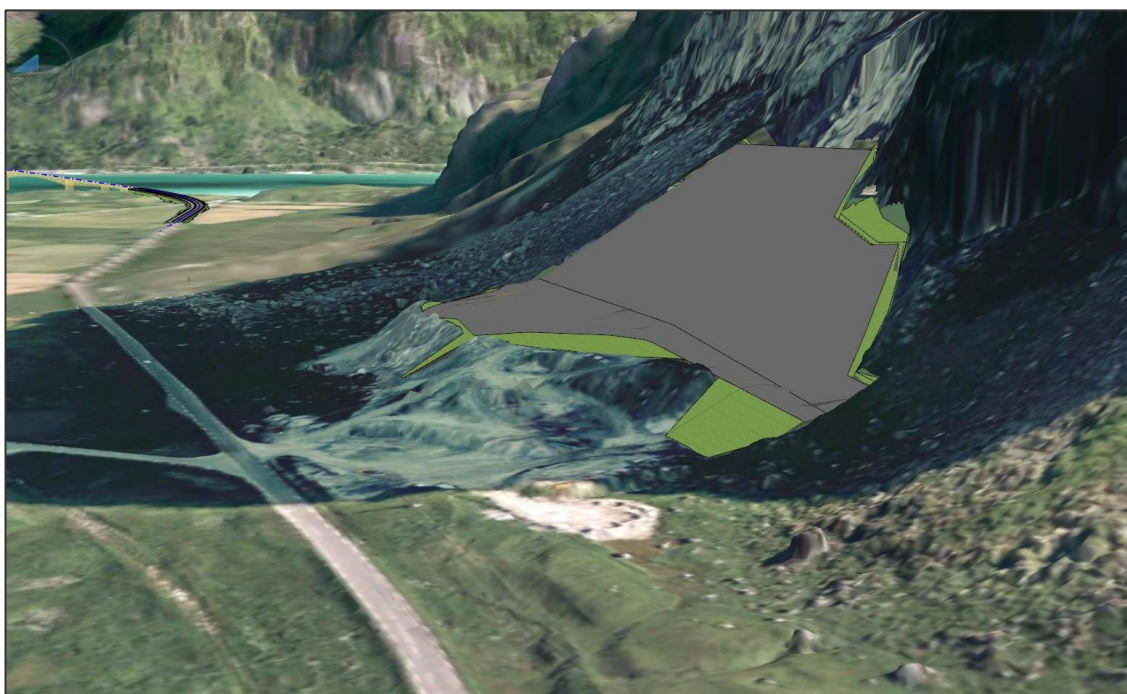


Figur 32. Tunnelportal Kvanndalen, Statens vegvesen

Massedeponi Flakstadura

Tiltak	Lengde	Høyde
Massedeponi Flakstadura	Ca. 220 meter	30 meter

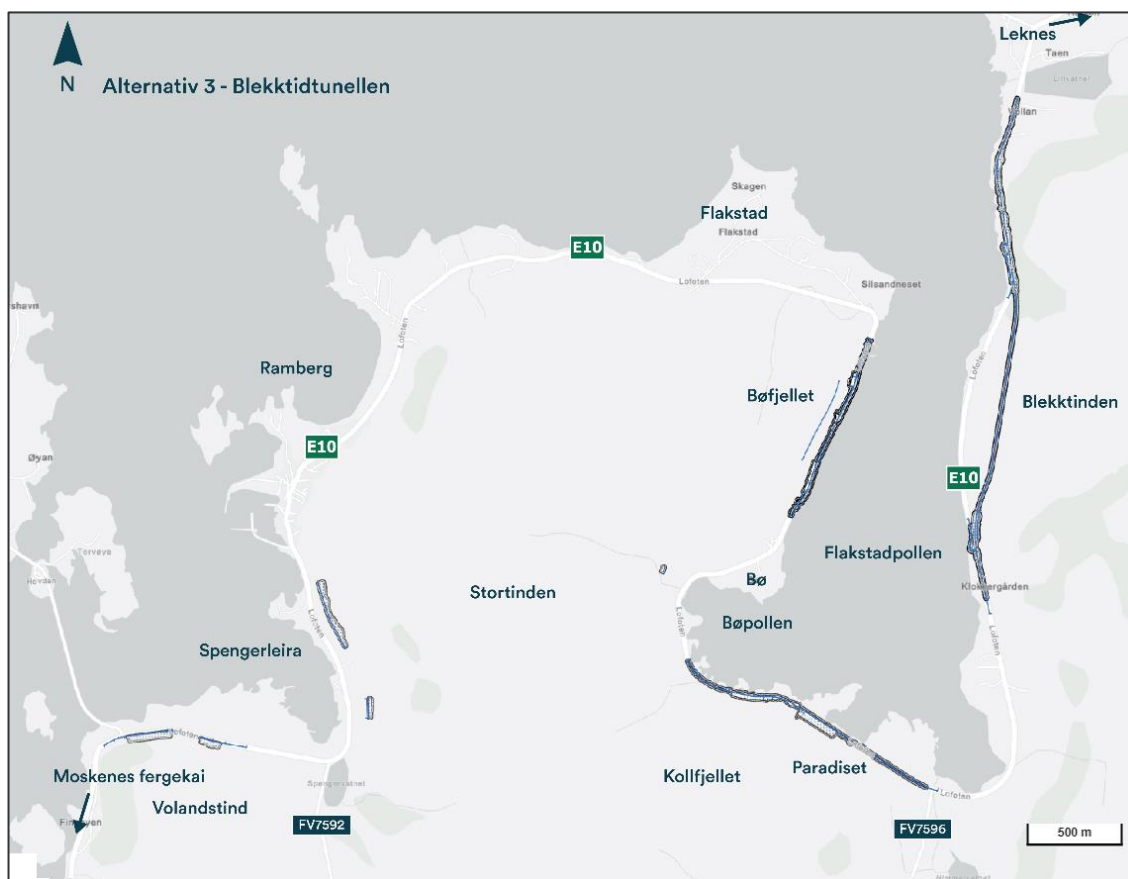
Prosjektet foreslår Flakstadura som deponiområde (figur 33). Flakstadura er et tidligere masseuttak som ikke er i drift lenger, og prosjektet vurderer det slik at deponering av masser her permanent gitt en tilpasset utforming. Foreløpige beregninger antyder at det kan deponeres ca. 170.000 m<sup>3</sup> overskuddsmasser her. Dette betyr at øvrige masser må kjøres til regulerte alternative deponi eller masseuttak i området, eller avhendes på det åpne markedet.



Figur 33. Massedeponi Flakstadura, Statens vegvesen



### 3.6 Alternativ 3: Blekkvindstunnelen



Figur 34. Oversikt over tiltakene som ligger i alternativ 3, Statens vegvesen

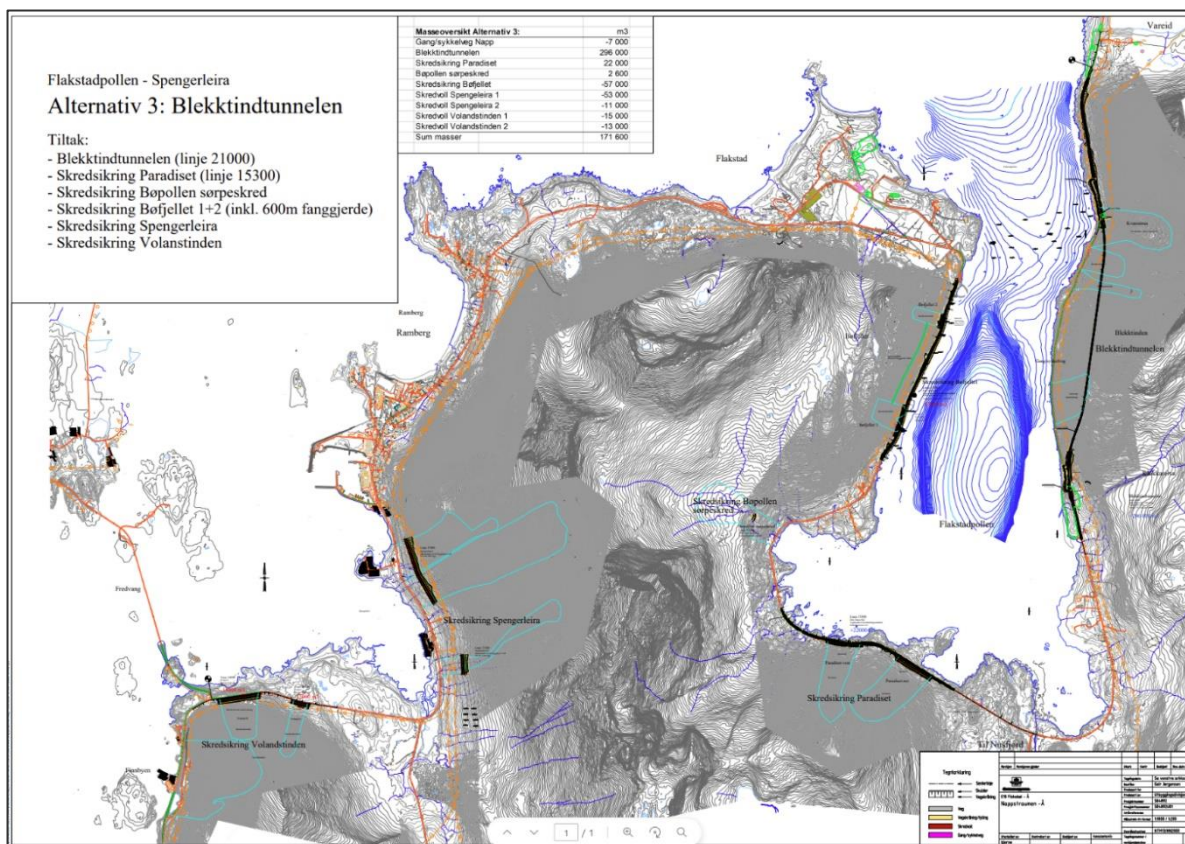
Alternativ 3 medfører utbygging av tunnel gjennom det mest skredutsatte partiet Blekkvinden, se figur 34. Alternativet gir overskuddsmasser som blant annet vil bli benyttet til skredsikring langs eksisterende vegnett i dagen. Alternativet medfører ikke innkorting av avstanden mellom Leknes og Moskenes fergekai, og vegen legges i tunnel forbi det aller mest skredutsatte området.

For alternativ 3 er det et beregnet masseoverskudd på ca. 170 000 m<sup>3</sup>. Prosjektet foreslår Flakstadura som deponiområde, der hele dette overskuddet vil kunne deponeres. Flakstadura er et tidligere masseuttak som ikke er i drift lenger og prosjektet vurderer det slik at deponering av masser her permanent gitt en tilpasset utforming og såing, kan være et avbøtende tiltak i området.

Alternativ 3 medfører bygging av Blekkvindstunnelen (figur 35).

Alternativet starter ved Vollandstind og ender ved Vareid, se markering av parsellstart og -slutt i kart.





Figur 35. Alternativ 3: Blekkintunnelen

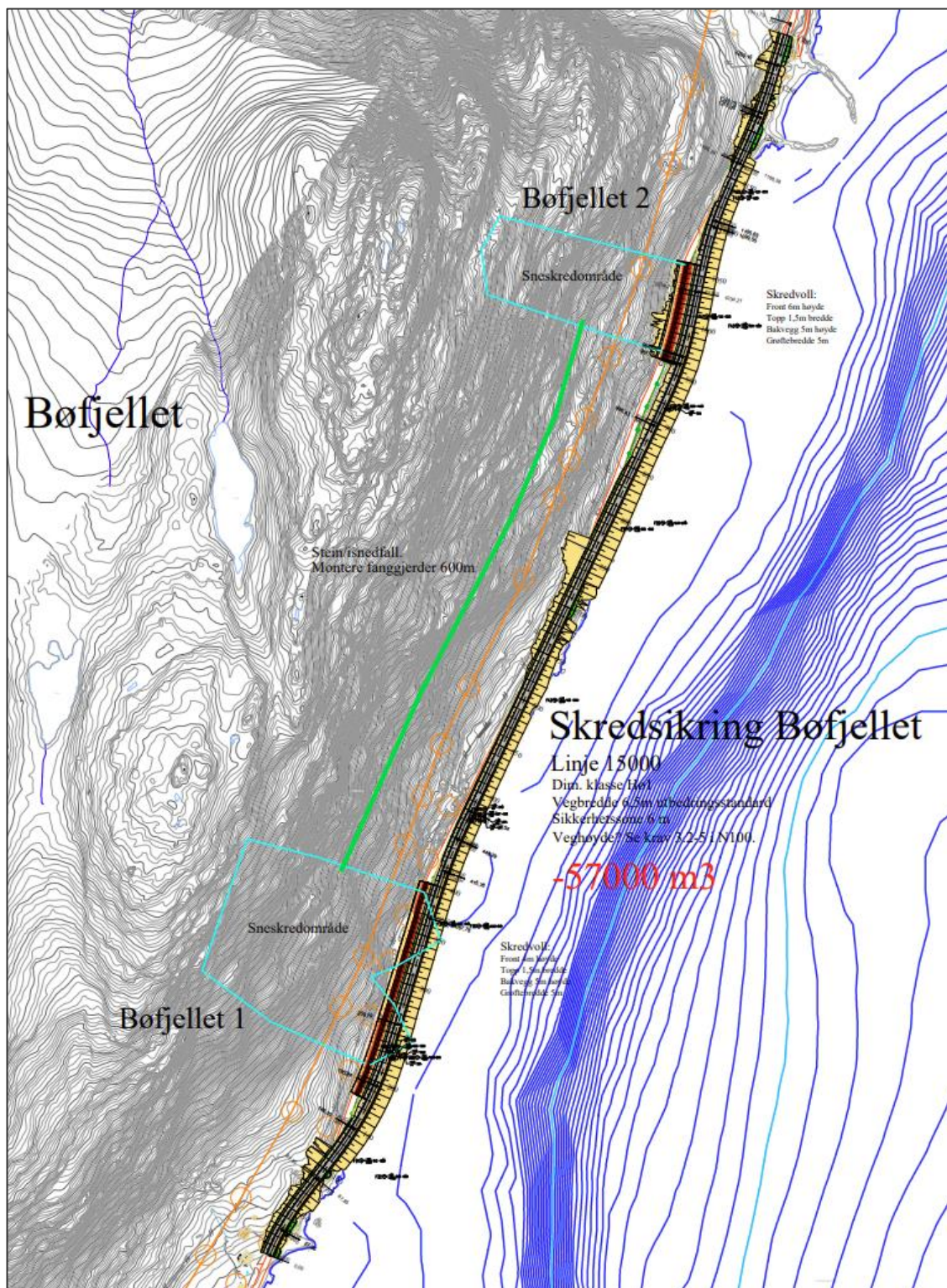
Skredsikring Volandstinden og Spengerleira er lik for alt. 3 Blekkintunnelen og alt. 1 kort bru Flakstadpollen og blir derfor ikke gjengitt her, se kapittel 3.3 Alternativ 1: Kort bru Flakstadpollen for beskrivelse av tiltakene.

Skredsikring Bøfjellet (figur 36)

Tiltak	Lengde	Høyde
Skredsikring Bøfjellet 1	Ca. 220 meter	5 meter
Skredsikring Bøfjellet 2	Ca. 100 meter	5 meter

Bøfjellet 1 og 2 skredsikres ved at det etableres skredvoller på henholdsvis 220 og 100 meter på eksisterende veg. Anleggsveger vil bli permanente for framtidig tilgang til skredmagasin. Av totalt 1 300 meter ny veg vil det bli etablert ensidig sjøfylling på ca. 1 100 meter. Vegbredde på ny veg er 6,5 meter. I samme området bygges det sammenhengende skredfangergjerde på 600 meter, se grønn markering i kartet og figur 36. Se også figur 37 for et eksempel på løsningen i et tidligere prosjekt.





Figur 36. Skredsikring Bøfjellet, Statens vegvesen



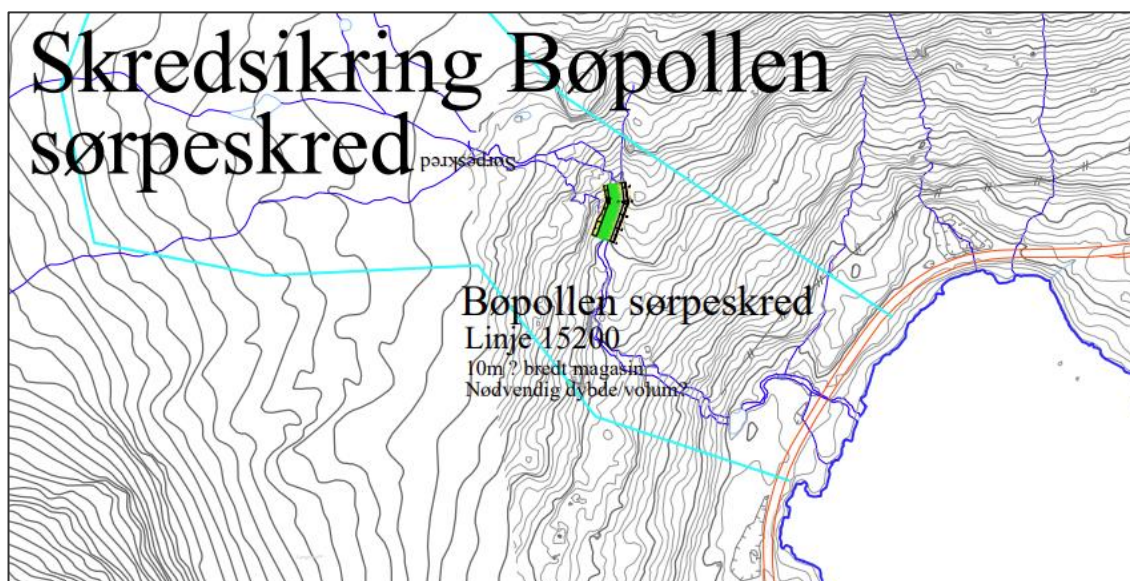


Figur 37. Eksempel på fanggjerd E6 Berrfloet, Statens vegvesen

## Skredsikring Bøpollen sørpeskred (figur 38)

Tiltak	Lengde	Høyde
Skredsikring Bøpollen	Ca. 40 meter	-

Tiltaket ved Bøpollen består av uttak av et skredmagasin for sikring mot sørpeskred. Skredsikringstiltaket ligger ca. 200 meter fra eksisterende E10 og 35 høydemeter over havet. Uttaket består av totalt ca. 2 600 m<sup>3</sup> fjell. Det vil bli nødvendig med anleggsvei til tiltaket, som utformes skånsomt og fjernes i ettertid. Tiltaket behøver ikke permanent veg for tilsyn.



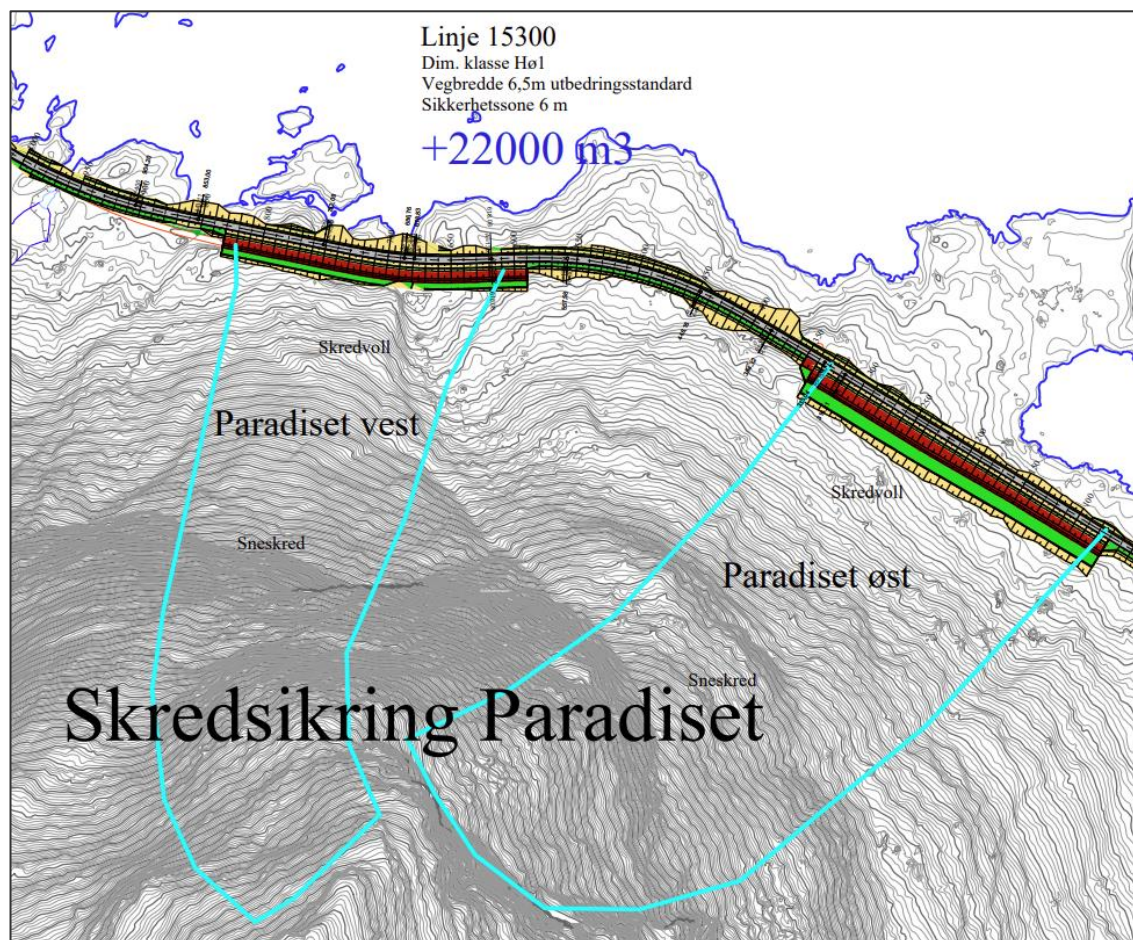
Figur 38. Skredsikring Bøpollen sørpeskred, Statens vegvesen



## Skredsikring paradisiet (figur 39)

Tiltak	Lengde	Høyde
Skredsikring Paradiset vest	Ca. 250 meter	5 meter
Skredsikring Paradiset øst	Ca. 280 meter	5 meter

Anleggsveger vil bli permanente for framtidig tilgang til skredmagasin.



Figur 39. Skredsikring Paradiset, Statens vegvesen



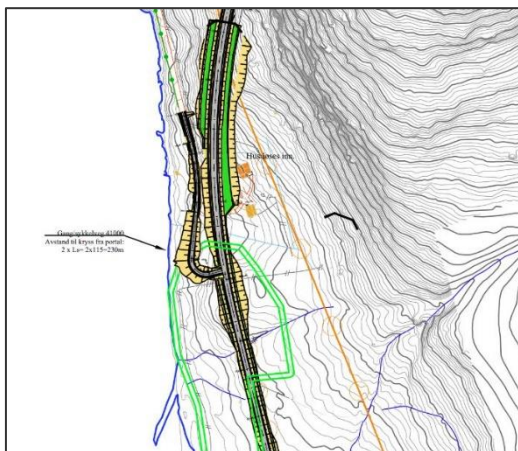
### Blekkintunnelen

Blekkintunnelen vil gå mellom Kilan og Kvanndalen. Tunnelen er ca. 1 510 meter lang og har tunnelklasse T9,5. Eksisterende E10 vil kunne benyttes som gang- og sykkelveg.

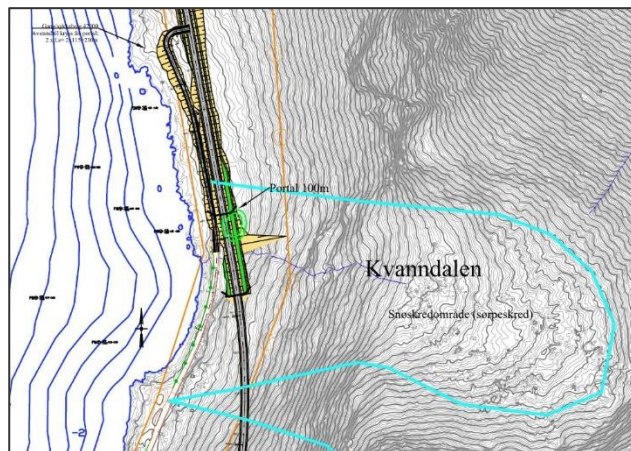
Ved Kilan, på tunnelen sin sørlige side, er det kort avstand til fjell og portalen er på ca. 10 meter. Tiltaket ligger nært bolig som foreslås innløst (figur 40). Dagens E10 ved Kilan går over et kulturminne som vil bli ytterligere berørt av tiltaket, når veglinjen justeres ned og skjæringene blir større.

På nordsiden av Blekkintinden vil det bli behov for en lengre portal på ca. 100 meter for å håndtere sørpeskred fra Kvanndalselva (figur 41). Dagens E10 ved Kvanndalen går over et kulturminne som vil bli berørt av tiltaket.

Påkoblinger mot dagens veg mellom Kvanndalen og Kilan vil bli utført uten utfylling i sjø.



Figur 40. Tunnelportal Kilan, Statens vegvesen



Figur 41. Tunnelportal Kvanndalen, Statens vegvesen

Massedeponi Flakstadura

Tiltak	Lengde	Høyde
Massedeponi Flakstadura	Ca. 220 meter	30 meter

Prosjektet foreslår Flakstadura som deponiområde (figur 33, se alt. Stortindtunnelen og Blekkindtunnelen). Flakstadura er et tidligere masseuttak som ikke er i drift lenger og prosjektet vurderer det slik at deponering av masser her permanent gitt en tilpasset utforming og såing, kan være et avbøtende tiltak i området. Foreløpige beregninger antyder at det kan deponeres ca. 170.000 m<sup>3</sup> overskuddsmasser her. Overskuddsmassene for alternativet samsvarer med muligheten for deponering ved Flakstadura.

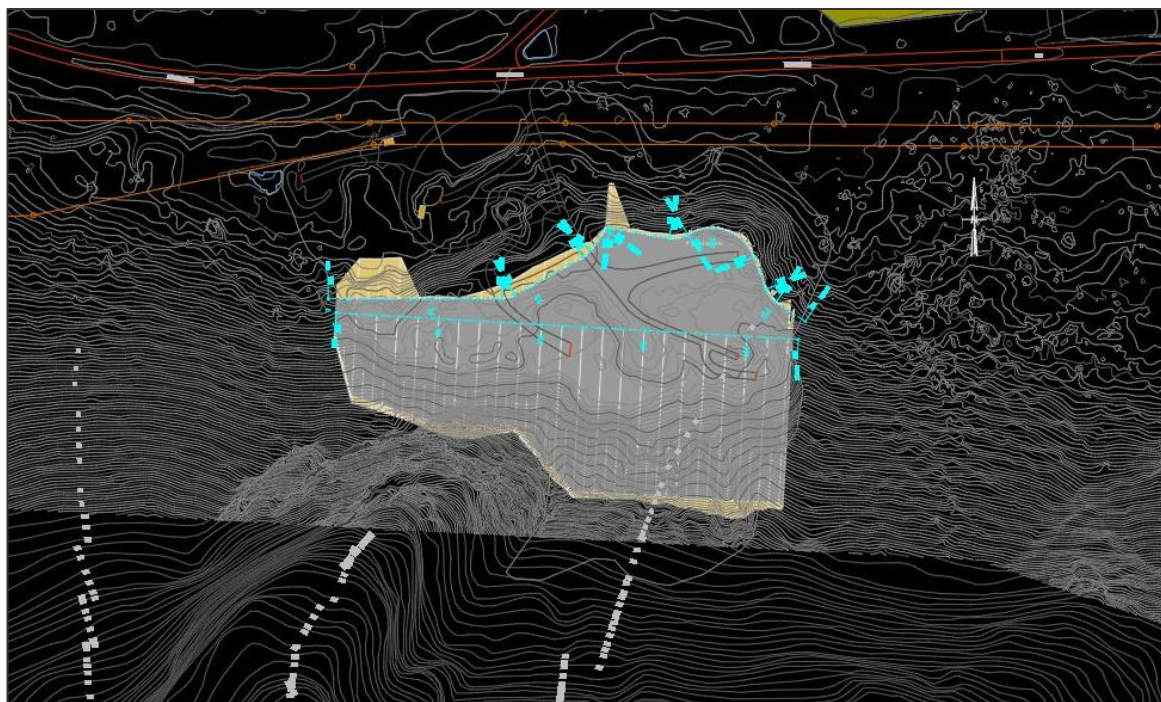
### 3.7 Permanente masselager

Som beskrevet for alternativ 1D, 2 og 3 foreslår prosjektet Flakstadura som deponiområde (figur 33). Flakstadura er et tidligere masseuttak som ikke er i drift lenger og prosjektet vurderer det slik at deponering av masser her permanent gitt en tilpasset utforming. Foreløpige beregninger antyder at det kan deponeres ca. 170 000 m<sup>3</sup> overskuddsmasser her (figur 42). Dersom alternativ 2 anbefales videre til regulering, vil øvrige masser måtte kjøres til regulerte alternative deponi eller masseuttak i området, eller avhendes på det åpne markedet.

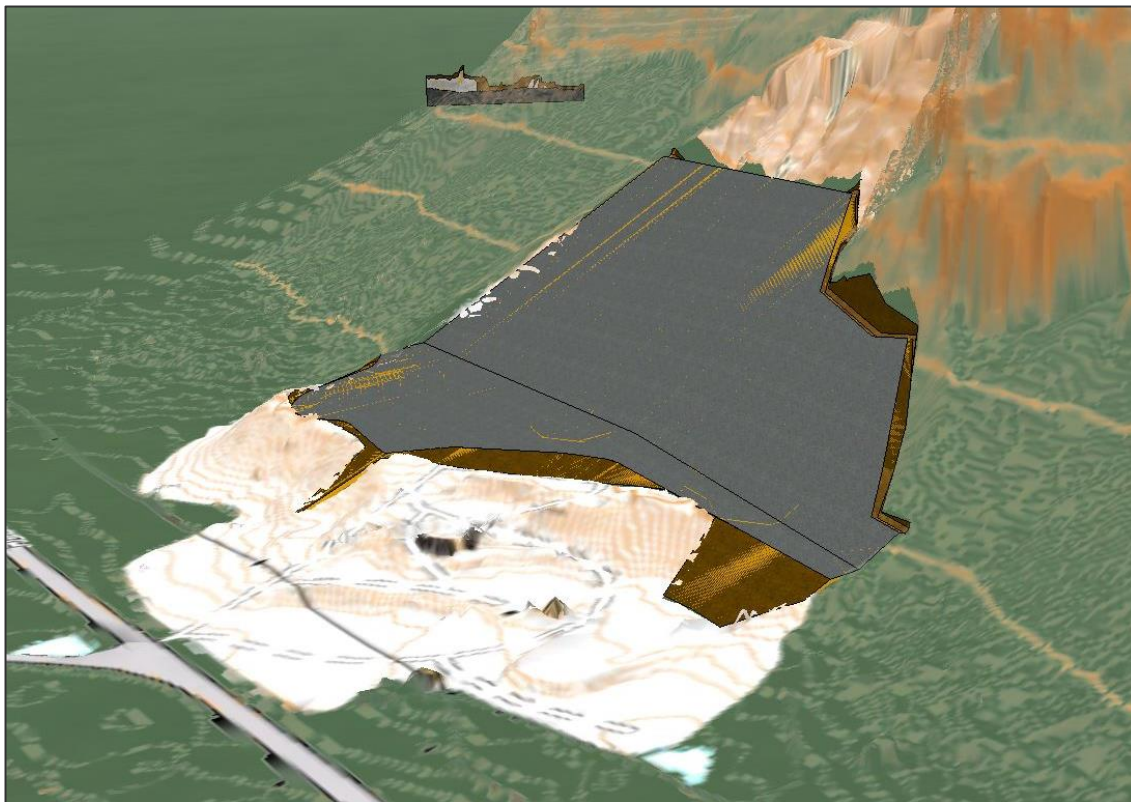
Tabell 6 gir oversikt over masseoverskuddet i de ulike alternativene.

Tabell 6 Masseoverskudd i de ulike alternativene.

	Alternativ 1 – Kort bru Flakstadpollen	Alternativ 1D – Lang bru Flakstadpollen	Alternativ 2 – Blekkfjelltunnelen og Stortindtunnelen	Alternativ 3 – Blekkfjelltunnelen
Masseoverskudd	-	30 000 m <sup>3</sup>	430 000 m <sup>3</sup>	170 000 m <sup>3</sup>



Figur 42. Massedeponi Flakstadura, Statens vegvesen



Figur 43. Arealbehov for massedeponi Flakstadura, Statens vegvesen

Illustrasjonene over (figur 43) viser volumet av deponering av ca. 170 000 m<sup>3</sup> for alternativ 3. For alternativ 1D vil det bli et betydelig mindre behov, ca. 30 000 m<sup>3</sup>, og for alternativ 2 et betydelig større behov, ca. 430 000 m<sup>3</sup>.



## 4. Kunnskapsgrunnlag og områdeinndeling

### 4.1 Generell beskrivelse

#### Generelt

Planområdet er lokalisert i Flakstad kommune i Lofoten. Lofoten er en samling av øyer ute i havet som er kjent for høye spisse fjell, som kommer rett opp av havet og hvite sandstrender som skaper turkisblått vann, samt pittoreske fiskevær. Flakstadpollen som E10 slynger seg rundt representerer dette svært godt. Pollen er rammet inn av fjell, kantet med hvit strand som er langgrunn og gir det turkise vannet med en dybde i midten som gir en overgang til mørkeblått vann. Videre vestover forbi Flakstadpollen ligger Flakstad og Ramberg, som har hver sin kjente sandstrand og sletter med småhus bebyggelse. Øst for Flakstadpollen ligger Vareid, som er et mindre tettsted. Eksisterende E10 slynger seg opp og ned gjennom planområdet fra i Vareid i nord-øst, ned rundt Flakstadpollen, opp igjen rundt fjellet og igjennom Flakstad og Ramberg. Vegen forsetter videre ned mot Skjellfjordeidet og yttersiden av Blåfjellkammen.

#### Statlig sikret og regionalt viktige friluftsområder

I Ramberg er det et statlig sikret friluftsområde registrert av miljødirektoratet, kalt Sandneset. Silsandneset ligger i sør-enden av Rambergstranden. Friluftsområdet er et berg dekket med vegetasjon og har en langgrunn vik av hvit sand. Det statlige sikrede friluftsområdet overlapper på begge sider med områder registrert i Naturbasekart av miljødirektoratet som «svært viktige» friluftslivsområder, se figur 44.



Figur 44. Statlig sikret friluftsområde i Ramberg til venstre og registrerte friluftslivsområder til høyre

Innenfor og rundt planområde er det flere registrerte friluftslivsområder, hos miljødirektoratets Naturbasekart (Miljødirektoratet, u.å) Disse er kartlagt i regi av Nordland fylkeskommune. Det er en stor variasjon av type friluftslivsområder, og de aller fleste har blitt kategorisert som «svært viktige», se figur 45.





Figur 45. Viktige friluftslivsområder innenfor og rundt planområde, hentet fra Naturbasekart

## Naturområder

### Strender

Rambergstranda, Flakstadstranda og Skagsanden, er alle lange hvite sandstrender, omgitt av grønne enger og dramatiske fjell. Brunstranda er en steinstrand i tilknytning til Skagsanden. Rambergstranda og Skagsanden er registrert i Naturbasen til miljødirektoratet som svært viktige friluftsområder, mens Rambergstrands og Brunstranda er markert av Nasjonale turistveger som gode stoppesteder (Nasjonale turistveger, u.å). I tillegg finnes flere små strender langs utstikkeren på Flakstad og ned langs Flakstadpollen.

### Fjell

TripAdvisor og ut.no gir anbefalinger og oversikter over turmuligheter i området. På ut.no er det vist til en gå topptur til Moltinden, som er rangert som en middels krevende fottur (ut.no, u.å). Denne turen er den eneste registrerte på siden

innenfor planområdet, til tross for at det finnes flere, noe som indikerer dens betydning. Bloggen 68North tilhører en forfatter av flere reisebøker for Lofoten område og gir detaljerte beskrivelser av fjellturene tilgjengelige rundt Flakstadpollen og innenfor planområde som er Vollandstind, Blåfjellskammen, Moltind, Nubben, Flakstadtind, Kollfjellet, Nesheia, Blekkstind, Hestræva (68North, Hiking Lofoten, u.å). Alle disse fjellturene er også registret av flere brukere på Strava (Strava, 2024), der antall registrerte turer gir en indikasjon på turens popularitet og bruk. Startpunktene for fjellturene er lokalisert langs E10, innenfor planområde, sammen med startpunkt for å gå til Nusfjord eller å gå til Napp langs Nappstraumen. I tillegg er Molneva foss registret på GoogleMaps som en turistattraksjon og dette er i Naturbasekart et registret friluftsområde.

### **Surfing**

Lofoten er blant annet kjent for sine surfemuligheter. Det er spesielt to strender som er godt egnet for dette, der den ene ligger på Flakstad. På Flakstad er det tilrettelagt med gode fasiliteter som leie av utstyr, instruktør med mer (visitlofoten, Surfing i Lofoten, u.å).

### **Barn og unge**

På Ramberg ligger Flakstad barn og ungdomsskole, samt en barnehage. Mellom disse er det en kunstgressbane, basketballbane og en mindre ballbinge. I tillegg er det badeanlegg og bibliotek tilknyttet skolen som fungerer som møteplasser og blir brukt til fritidsbruk.

I Flakstad kommune samfunnsdel 2019 – 2031 «Flakstad kommune mot 2031» er det gjort undersøkelser for å kartlegge innbyggernes interesser og for å legge prioritinger til kommunens fremtidige utvikling, deriblant barn og unges interesser og fritidsbruk. Kommunen ønsker å satse på trivsel, læring og aktivitet for å sikre en trygg oppvekst for barn og unge. Dette innebærer å ta særlig hensyn til barn og unges oppvekstsvilkår, som fremhevet i kommuneplanens samfunnsdel (Flakstad kommune, Flakstadsamfunnet mot 2031, 2019).

### *Veg og myke trafikanter*

Mange innbyggere, spesielt tilflyttere, ønsker rassikring og innkorting av E10 for å redusere reisetid og forbedre kommunikasjon og pendlermuligheter. Utrygg skoleveg er påpekt som en risikofaktor for personsaker og en hindring for hverdagsaktivitet. For å møte behovet, er det nødvendig med økt tilrettelegging for at myke trafikanter (gående og syklende) kan ferdes trygt i nærmiljøet. Barn og unge ønsker også å ha kontakt med venner i hele kommunen uten å være avhengig av skyss fra foreldre. Videre er mørke og trafikkerte veistrekninger en stor bekymring, og det er et sterkt ønske om bedre belysning samt gang- og sykkelveier for tryggere ferdsel (Flakstad kommune, Flakstadsamfunnet mot 2031, 2019).

### *Tilgjengelige fritidsarealer*

Kunstgressbanen på Ramberg, folkebadet, skitrekket på Napp, skytterbanen og lokale nærmiljøanlegg utgjør viktige fysiske arenaer for barn og unges aktivitet. Elevene setter pris på friluftaktiviteter, utsikten mot fjell og hav, samt det rike fugle- og dyrelivet. Disse elementene er verdsett og utgjør en viktig del av deres fritid. Kommunen anerkjenner verdiene og arbeider for å bevare og forbedre disse fritidsområdene (Flakstad kommune, Flakstadsamfunnet mot 2031, 2019).

### *Mangler av fritidsaktiviteter og planlagte tiltak*

Til tross for de tilgjengelige fritidsarealene, uttrykker barn og unge et behov for flere aktivitetsmuligheter. De ønsker bedre søppelhåndtering, forvaltning av turismen og tilrettelegging av turstier. Disse tiltakene er viktige for å forbedre deres fritidsopplevelser og sikre en bærekraftig bruk av naturressursene. Kommunen planlegger å møte behovene gjennom medvirkningsprosesser og konkrete tiltak for å tilrettelegge for flere fritidsaktiviteter og forbedre infrastrukturen for en trygg og aktiv hverdag (Flakstad kommune, Flakstadsamfunnet mot 2031, 2019).

## **Fiske**

Ramberg havn har et mottaksområde for fisk, som tyder på at det ernæringsfiske i område. Mottaket er ikke for friluftsliv fiske, men resten av havnen og småbåtene tyder på at det også benyttes til noe fritidsfiske, ifølge kommunen sine nettsider. Havnen er også en gjestehavn der det er mulig å betale for overnatting, men tilbyr ikke flere fasiliteter utover dette (norskhavnguide, 2023). I Flakstad kommune sin arealdel har følgende områder blitt regulert til ferdsel/fiske/friluft/natur/akvakultur (FFFNA):

- Spengerleira
- Rambergstranda, mellom Justneset og Gullrosøya (Flakstad kommune, Temakart 6 Ramberg, 2010)
- Skagsanden til Flakstadsanden og rundt Skagen (Flakstad kommune, Temakart 4 Flakstad og Varied, 2010)
- Vannet mellom Bø og Kilan innerst i Flakstadpollen

Selve flakstadpollen har blitt regulert til Fiske (F) (Flakstad kommune, Temakart 7 Bø og Kilan, 2010).

## **Universell utforming**

I Flakstad kommune sin samfunnsdel for 2019 – 2030, fremhever kommunen at det er en mangel på sosiale møteplasser spesielt for eldre. Kommunen ønsker å skape flere lavterskeltilbud for dem. Dette er for å kunne redusere helseutfordringer og fremme fysisk aktivitet, da de i tillegg også har et mål om at alle innbyggere skal ha mulighet til fysisk aktivitet i nærmiljøet sitt.

## **Turisme**

E10 gjennom Lofoten er listet som nasjonal turistveg. Lofoten byr på spektakulær natur året rundt, med en enestående kombinasjon av alpine fjell, pittoreske fiskevær og hvite strender. Vinterstid forsterkes opplevelsen av den arktiske naturen med muligheten til å se nordlyset, et eksepsjonelt fenomen som tiltrekker mange besøkende (Nasjonale turistveger, u.å).

I Flakstad kommune sin samfunnsdel for 2019 – 2030 kommer det frem at det er ønskelig med god tilrettelegging for økt samarbeid mellom kommunen og turistnæringen. Deriblant mer informasjon for turister (Flakstad kommune, Flakstadsamfunnet mot 2031, 2019).

## 4.2 Kunnskap og kildegrunnlag

Kunnskapsgrunnlaget for temaet friluftsliv/by- og bygdeliv er hentet fra:

- Naturbasekart, miljødirektoratet
- Strava
- Ut.no
- Najonale turistveier
- TripAdvisor
- 68north/Lofoten
- Visit Lofoten
- Norsk havneguide
- Norgeskart
- Flakstad kommune sine hjemmesider
- Nordland fylkeskommune sine karttjenester
- Flakstad kommune samfunnsdel 2019 – 2030
- Flakstad kommunes arealdel 2010 – 2021
- Plankart til kommuneplanens arealdel 2010 - 2021
- Befaring august 2023

## 4.3 Alternativ 0, temaspesifikke forhold

I kapittel 3.2 er det gitt en generell omtale av null-alternativet/referansealternativet:

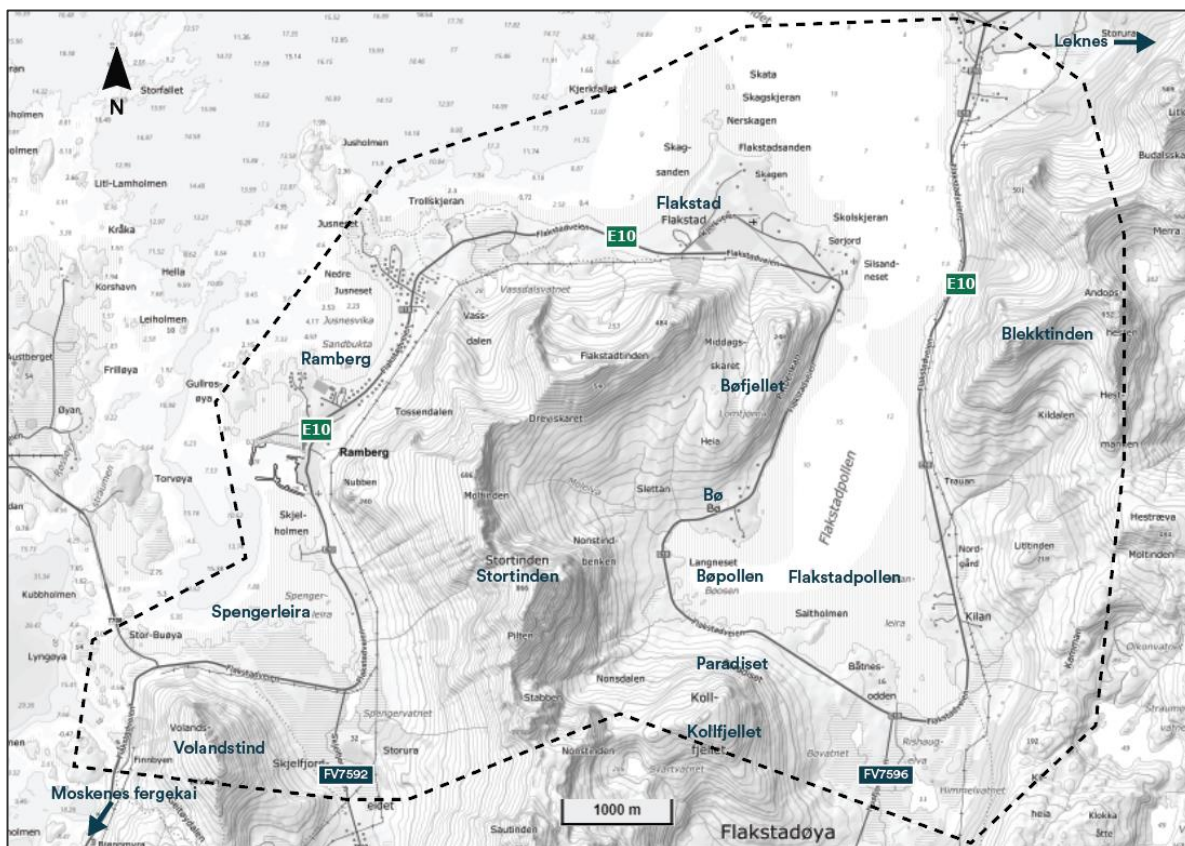
Da planlagte tiltak er en følge av behov for skredsikring, vil 0-alternativet være dagens veg uten skredsikringstiltak. Det er ingen vesentlige planer vedtatt eller under arbeid som må legges inn i et 0-alternativ innen det aktuelle analyseområdet.

Det er ingen planer som er spesifikke for dette deltema.

## 4.4 Influensområdet

Influensområde inkluderer alt innenfor planområde, se figur 46 der planområde er illustrert med svart stiplede linje. I tillegg er influensområde tilstøtende arealer relevante for utredningsteamet som kan berøres av f.eks. støy, luftforurensning eller barrierevirkninger.





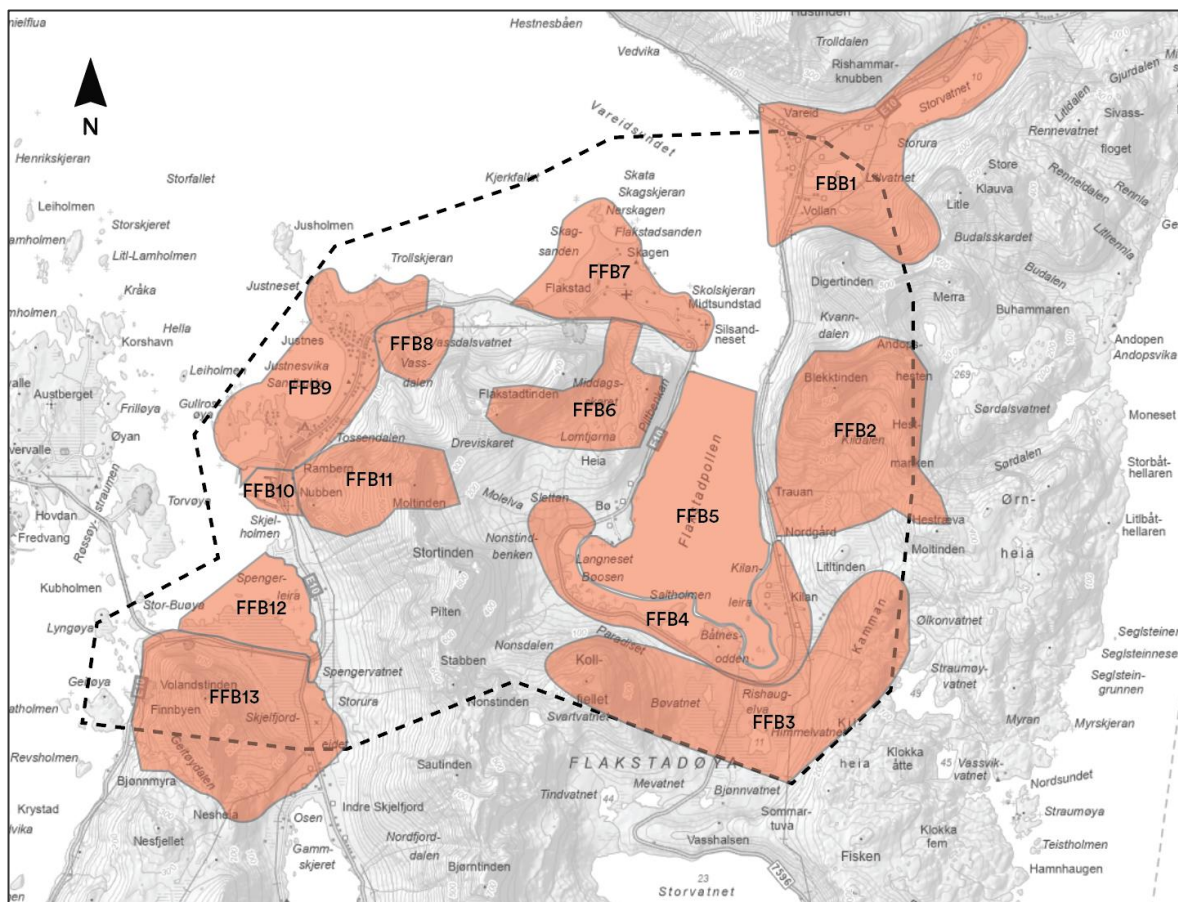
Figur 46. Planområdet

#### 4.5 Delområder

Etter å ha samlet inn informasjon fra offentlig tilgjengelige kilder, inkludert kommunens nettsider, deres undersøkelser og gjennomført befaring, har delområdene blitt inndelt som vist i figur 47. Grunnlaget for inndelingen av delområdene er basert på registreringskategorier gitt i Statens vegvesens veileder V712 Konsekvensanalyser, 2021 tabell 6-18. Der et delområde skal ha tilnærmet lik funksjon, karakter eller verdi. Delområdene ble valgt basert på registrerte områder med tilsvarende kvalitet for ulike former for friluftsliv, oversikt over alle delområdene er listet i tabell 7.

Tabell 6-18 Registreringskategorier for friluftsliv / by- og bygdeliv

Registreringskategori Forbindelseslinjer/ soner	Forklaring
Ferdselsforbindelser	Sammenhengende forbindelseslinjer som brukes av gående og syklende (stier, løyper, gangveger og lignende).
Blå/grønne korridorer	Sammenhengende vegetasjonspregede forbindelsessoner som brukes av gående og syklende, samt ferdsel til vanns. Kategorien sammenfaller i stor grad med Grønkorridor i Miljødirektoratets veileder M98.
Sykelruter	Sykelruter som er en del av det offisielle vegnettet. NB! Denne kategorien benyttes bare dersom sykling ikke behandles som prissatt konsekvens. Må avklares i hvert enkelt prosjekt.
<b>Geografiske områder</b>	
Turområder	Fjell-, skog- og heiområder egnet for lengre turer til fots og på ski, jakt og fiske. Inkluderer også områder med tilrettelegging (merkede løyper, stier og overnattingssteder).
Utfartsområde	Store og små dagstuområder utenfor byer og tettsteder som innbyr til spesielle enkeltaktiviteter.
Nærturterreng	Allment tilgjengelige skogsområder på mer enn 200 daa, i gangavstand fra boligområder, skoler eller barnehager. Områdene er vanligvis naturlig avgrenset av vegger, bebyggelse eller dyrka mark.
Marka/bymark	Sammenhengende utfartsområder som ofte grenser til byer og tettsteder, med direkte adkomst derfra.
Urbane uteområder	Opparbeidete områder som brukes til opphold og rekreasjon, eksempelvis gater, torg, allmenninger og promenader.
Leke- og rekreasjonsområder	Leke-/ballplasser, nærmiljøanlegg, hundremeterskog, badestrender, offentlig sikrede områder, parker o.l., mindre enn 200 daa. Ligger i bebygdsone, maks. 200 m fra boliger.
Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag	Områder langs kyst, innsjøer og vassdrag med mulighet for allment friluftsliv. Områder på sjøen og øyer, strandsoner eller skjærgård.
Jordbrukslandskap som brukes til friluftsliv	Områder i jordbrukslandskapet med betydning for friluftsliv, med fri ferdsel til fots på frossen eller snølagt mark.
Andre rekreasjons- og friluftslivsområder	Områder om ikke lar seg plassere innenfor øvrige kategorier. Områdets egenskaper må beskrives. Kategorien brukes unntaksvis.



Figur 47. Delområdene (FFB)

Tabell 7 Delområdenes registeringskategori

Delområdenavn	FFB-nr	Registeringskategori
Storura	1	Utfartsområde
Kildalen	2	Turområder
Kilan	3	Forbindelseslinje
Paradiset	4	Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag
Flakstadpollen	5	Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag
Flakstadtinden	6	Turområder
Flakstad	7	Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag
Kråktua	8	Utfartsområde
Ramberg	9	Leke- og rekreasjonsområder
Ramberg havn	10	Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag
Moltinden	11	Turområder
Spengerleira	12	Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag
Vollandstinden	13	Turområder

## 5. Trinn 1: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområder

Trinn 1 av analysen omhandler temaets delområder med beskrivelse av verdien samt vurdering av påvirkning og konsekvens i de ulike utbyggingsalternativene, se oversiktstabell 8. Se metode-beskrivelse i kap. 2.3.1.

### 5.1 Oversiktstabell

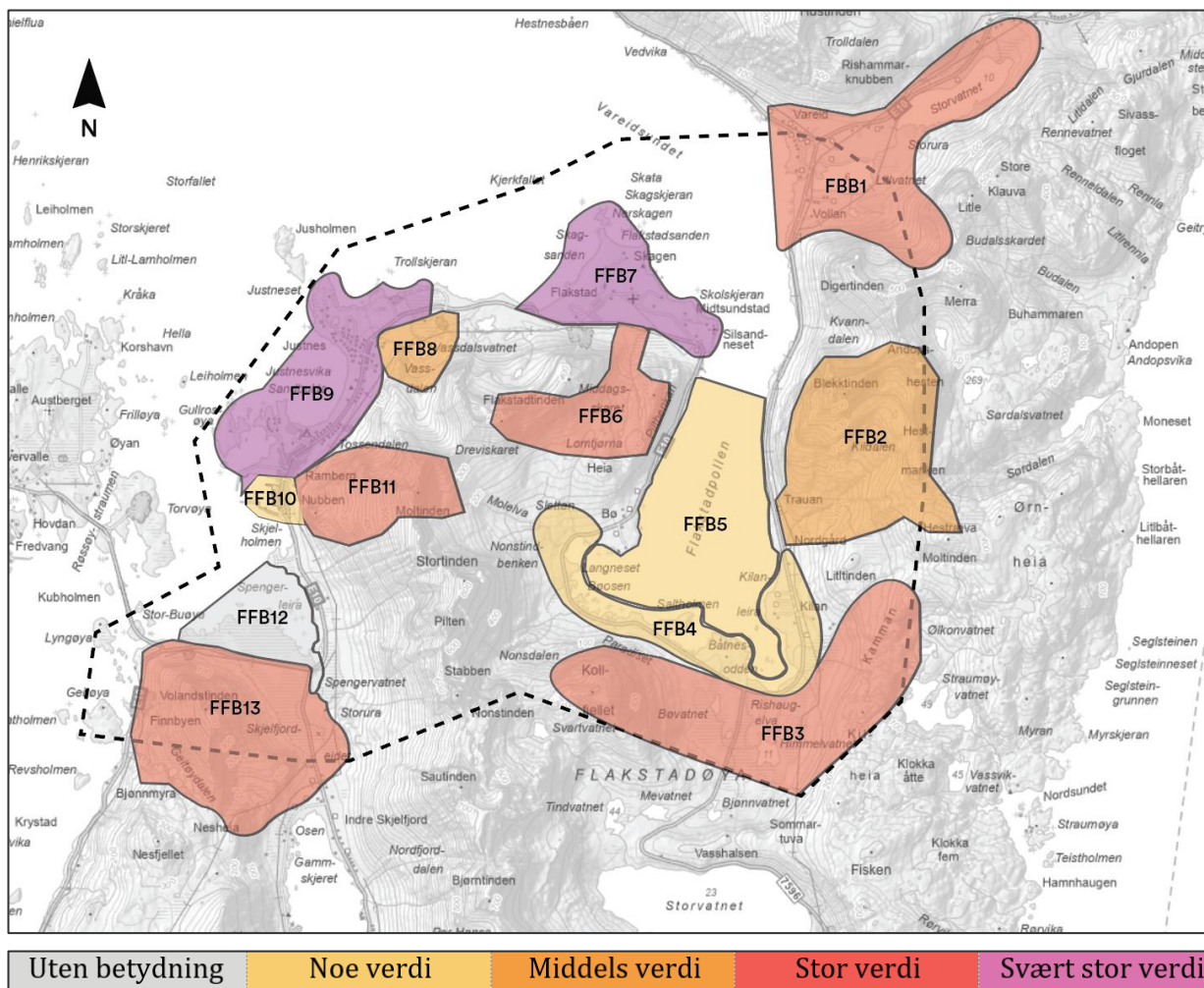
Tabell 8 Oversiktstabell over delområdene

Delområdenavn	FBB-nr	Registeringskategori	Verdi
Storura	1	Utfartsområde	Stor verdi
Kildalen	2	Turområder	Middels verdi
Kilan	3	Forbindelseslinje	Stor verdi
Paradiset	4	Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag	Noe verdi
Flakstadpollen	5	Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag	Noe verdi
Flakstادتinden	6	Turområder	Stor verdi
Flakstad	7	Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag	Svært stor verdi
Kråktua	8	Utfartsområde	Middels verdi
Ramberg	9	Leke- og rekreasjonsområder	Svært høy verdi
Ramberg havn	10	Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag	Noe verdi
Moltinden	11	Turområder	Stor verdi
Spengerleira	12	Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag	Uten betydning
Volandstinden	13	Turområder	Stor verdi

### 5.2 Verdikart

Planområdet for E10 Flakstad er delt inn i 13 delområder for temaet friluftsliv/by- og bygdeliv. I figur 48 er det vist verdikart for planområdet.





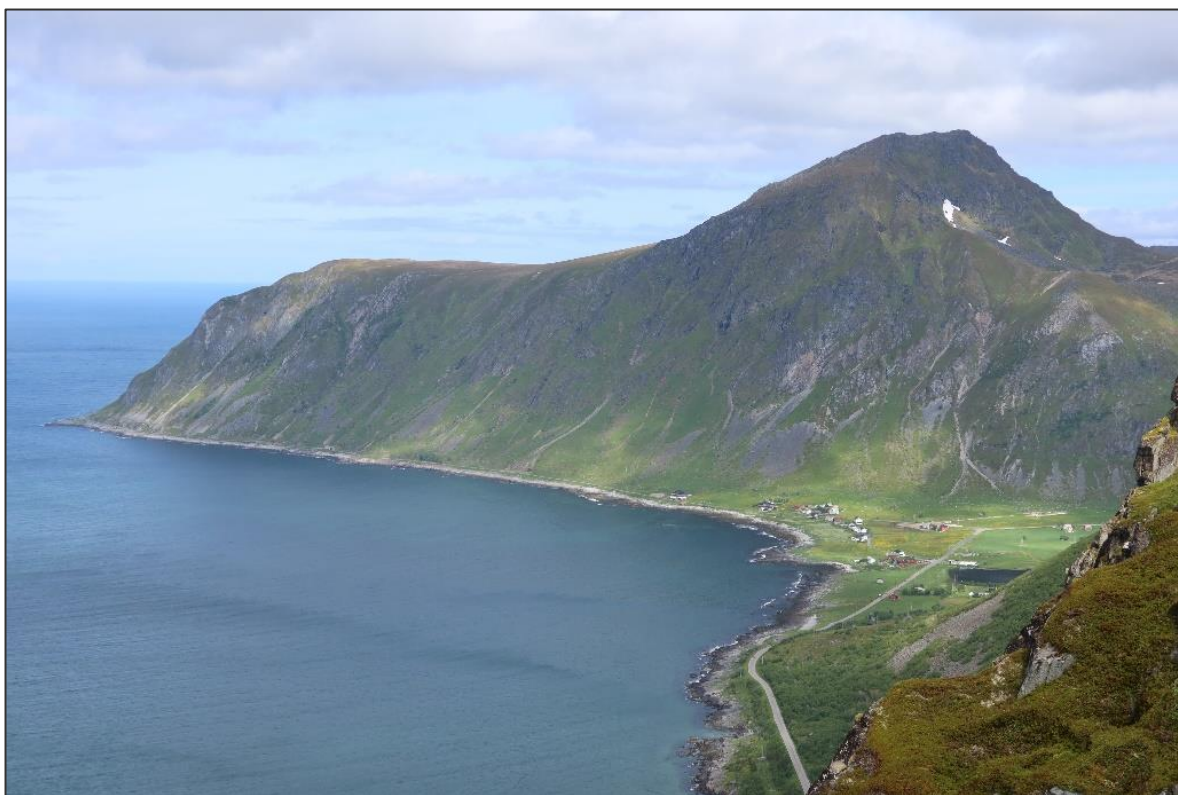
Figur 48. Kartet viser verdien til de ulike delområdene



### 5.3 Delområde FBB1 - Storura

#### 5.3.1 Generell beskrivelse

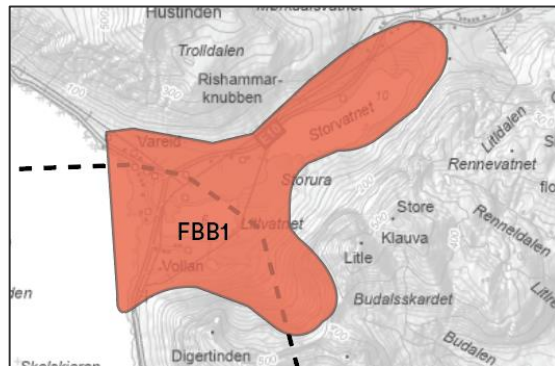
Delområde FBB1 Storura er et utfartsområde som ligger i tilknytning til Vareid i Lofoten. Delområde dekker Vareid og kanter områdene rundt Storvatnet, elven som renner ned til Litlvatnet og deretter ut i havet, se figur 51. Storvantet er illustrert figur 50 og Vareid og deler av deler av Litlvatnet er illustrert i figur 49. Landskapet rundt delområde er en flott dal, der vannene ligger i bunnen av fjellene og åpner seg opp mot havet i vest enden. Enkelte plasser rundt Storvantet er tilrettelagt for bading. Langs E10 er det satt opp et stoppunkt for å beundre landskapet.



Figur 49. Vareid, tatt fra Blekkfjorden. Foto Statens vegvesen 15. august 2023



Figur 50. Storvatnet. Foto Statens vegvesen 31. mars 2023



Figur 51. Delområde FFB1 Storura, hentet fra figur 47

### 5.3.2 Verdivurdering

Storura er et utfartsområde lokalisert i en dal mellom bratte fjell som munner ut i havgapet. Område er dominert av to vannene Storvatnet og Litlvatnet. Arealbruken er bebyggelse, bestående av tettstedet Vareid og jordbrukslandskap i nord og skog i sør for Storvatnet og Litlvatnet. Område er bundet sammen med fylkesveger og E10. Det er primært områdene rundt Storvatnet og Litlvatnet som benyttes som friluftslivsområder og er definert som utfartsområde og marka.

Verdivurdering: Delområde FFB1 Storura				
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
▲				
<p>Innenfor delområde er det registrert to friluftsområder i miljødirektoratets Naturdatabase. Det første området «Nesland» er rangert som «svært viktig» og strekker seg fra nordsiden av Storvatnet ned Storurelva og rundt Litlvatnet som renner ut i havet. Nesland har en stor brukerfrekvens som ofte inneholder regionale og nasjonale brukere. Områdetypen er av særlig kvalitetsområde med en stor symbolverdi og det har mange opplevelseskvaliteter.</p> <p>Det andre område, Budalen, lokalisert sør for Litlvanet og er rangert som «viktig friluftslivsområde», med noe brukerfrekvens der det aldri er regionale eller nasjonale brukere. Områdetypen er marka med litt opplevelseskvaliteter, men en stor symbolverdi.</p> <p>Etter V712 sin verditabell 6-19 har Nesland en svært stor verdi og Budalen ha middels verdi, totalt har vil delområde FFB1 Storura samlet sett ha <i>stor verdi</i></p>				

Tiltakets påvirkning							
Utbyggings- alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Foringet	Sterkt forringet		
1	▲						
	<b>Begrunnelse:</b> Ubetydelig endring. Det er ingen endring i opplevelseskvalitet, areal eller bruk av område. Trafikken er uendret, og lydbilde har ingen merkbar forskjell. Broen øker tilgjengeligheten til område, spesielt for dem uten tilgang på personbil noe som vil <i>forbedre</i> område.						
1D	▲						
	<b>Begrunnelse:</b> Ubetydelig endring. Det er ingen endring i opplevelseskvalitet, areal eller bruk av område. Trafikken er uendret, og lydbilde har ingen merkbar forskjell. Broen øker tilgjengeligheten til område, spesielt for dem uten tilgang på personbil noe som vil <i>forbedre</i> område.						
2	▲						
	<b>Begrunnelse:</b> Ubetydelig endring. Vegen vil gå forbi som i dagens situasjon.						
3	▲						
	<b>Begrunnelse:</b> Ubetydelig endring. Vegen vil gå forbi som i dagens situasjon.						
Tiltakets konsekvens							
Utbyggings- alternativ	+++ /++++	+ /++	0	-	--	---	----
1	▲						
	<i>Konsekvensgrad «+»</i>						
1D	▲						
	<i>Konsekvensgrad «+»</i>						
2	▲						
	<i>Konsekvensgrad «0»</i>						
3	▲						
	<i>Konsekvensgrad «0»</i>						

## 5.4 Delområde FBB2 - Kildalen

### 5.4.1 Generell beskrivelse

Delområde FBB2 Kildalen er et turområde lokalisert på østsiden av Flakstadpollen, se figur 54. Kildalen er rammet inn av fjellene Blekktiden, Hestmanken og Hestræva med en åpen dal, Kildalen mellom dem og grønne sletter langs pollen, se figur 52. Fjellturene er beskrevet av flere tur-guide nettsider, blant annet bloggen 68North. Parkeringen for fjellturene ligger vest foreksisterende E10, se figur 53 der turstiene er illustrert med blå linje og parkeringen og målepunktene er illustrert med blå sirkel. Turstiene blir også beskrevet som lite tilrettelagt på bloggen 68North. På Strava er det logget flere turer opp alle fjellene i dalen.



Figur 52. Kildalen, tatt fra Blekktiden. Foto Statens vegvesen 15. august 2023







Tiltakets påvirkning							
Utbyggings- alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Foringet	Sterkt forringet		
1	▲						
	<b>Begrunnelse:</b> Tiltaket vil medføre at trafikken forbi delområde vil bli redusert. Som konsekvens av dette vil lydbilde bli forbedret og vegen vil bli mindre av en barriere. Delområde 2, Kildalen vurderes til å være <i>forbedret</i> .						
1D	▲						
	<b>Begrunnelse:</b> Tiltaket vil medføre at trafikken forbi delområde vil bli redusert. Som konsekvens av dette vil lydbilde bli forbedret og vegen vil bli mindre av en barriere. Delområde 2, Kildalen vurderes til å være <i>forbedret</i> .						
2	▲						
	<b>Begrunnelse:</b> Tiltaket Blekketidunellen vil forringe parkeringen for turområde, som kan medføre redusert bruk. Delområde 2, Kildalen vurderes til <i>noe forringet</i> .						
3	▲						
	<b>Begrunnelse:</b> Tiltaket Blekketidunellen vil forringe parkeringen for turområde, som kan medføre redusert bruk. Delområde 2, Kildalen vurderes til <i>noe forringet</i> .						
Tiltakets konsekvens							
Utbyggings- alternativ	+++ /++++	+ /++	0	-	--	---	----
1	▲						
	<i>Konsekvensgrad «+»</i>						
1D	▲						
	<i>Konsekvensgrad «+»</i>						
2	▲						
	<i>Konsekvensgrad «-»</i>						
3	▲						
	<i>Konsekvensgrad «-»</i>						

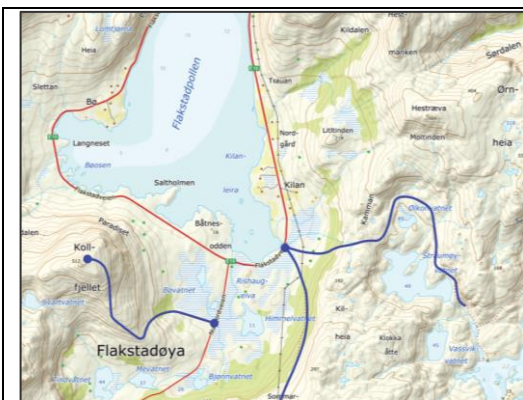
## 5.5 Delområde FBB3 - Kilan

### 5.5.1 Generell beskrivelse

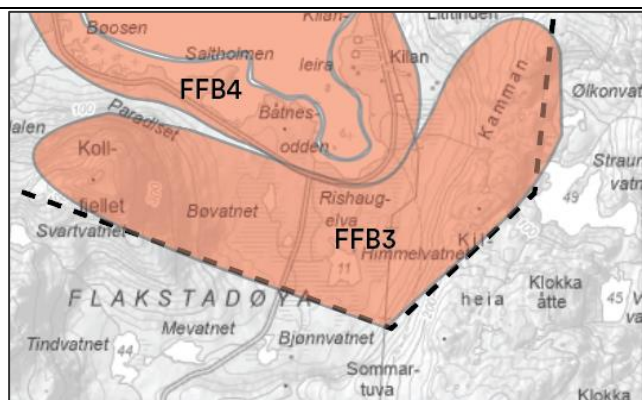
Delområde FBB3 Kilan (figur 55) ligger sør i Flakstadpollen mot Nusfjord og er en forbindelseslinje. Fv. 7596 til Nusfjord tar av fra E10 og går gjennom delområdet, se figur 57. Nusfjord er en populær turistplass og veien ut dit har blitt en kjent plass å ta bilder. Nord i FBB3, langs svingen til E10 er et start-/sluttpunkt for flere turer, for eksempel turen mellom Flakstadpollen og Napp som går på utsiden av fjellrekken Andopshesten mot Nappstruamen. I tillegg er det samme start/sluttpunktet i delområde som også er turveien ut til Nusfjord, samt startpunkt til flere fjellturer, som Kollfjellet, se figur 56. På Strava er det registrert stor aktivitet i område.



Figur 55. Flakstadpollen, E10 og fv. 7596 i kartet. Foto tatt av Statens vegvesen 15. august 2023



Figur 56. Turstier illustrert med blå linje og start- og målpunkt illustrert med blå sirkel delområde FFB3 Kilan.



Figur 57. Delområde FFB3 Kilan, hentet fra figur 47

### 5.5.2 Verdivurdering

Delområdet består av sletter bestående av skog og myr. Fjellene Stjertinden, Stjernhauet og Svade ligger som en bakvegg til delområde i sør og åpner seg opp mot Flakstadpollen i nord.

Verdivurdering: Delområde FBB3 Kilan				
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
			▲	
<p>Verditekst</p> <p>I miljødirektørens Naturbase er starten for turstiene mot Nusfjord og Napp registret som «svært viktig friluftslivsområde» med stor brukerfrekvens som ofte består av regionale og nasjonale brukere. Det er også mange registreringer av de ulike turene i område på Strava. Område har ingen tilrettelagt funksjon og kvalitetene er listet i Naturbase som middels. Delområde vurderes til å ha <i>stor verdi</i>.</p>				

Tiltakets påvirkning							
Utbyggings- alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Foringet	Sterkt forringet		
1	▲						
	<b>Begrunnelse:</b> Tiltaket vil medføre at trafikken forbi delområde vil bli redusert. Som konsekvens av dette vil lydbilde bli forbedret og vegen vil bli mindre av en barriere. Delområde 3, Kilan vurderes til å være <i>forbedret</i> .						
1D	▲						
	<b>Begrunnelse:</b> Tiltaket vil medføre at trafikken forbi delområde vil bli redusert. Som konsekvens av dette vil lydbilde bli forbedret og vegen vil bli mindre av en barriere. Delområde 3, Kilan vurderes til å være <i>forbedret</i> .						
2	▲						
	<b>Begrunnelse:</b> Påvirkes ikke, da tiltaket vil være tilnærmet likt dagens situasjon. <i>Ubetydelig endring</i> .						
3	▲						
	<b>Begrunnelse:</b> Påvirkes ikke, da tiltaket vil være tilnærmet likt dagens situasjon. <i>Ubetydelig endring</i> .						
Tiltakets konsekvens							
Utbyggings- alternativ	+++ /++++	+ /++	0	-	--	---	----
1	▲						
	Konsekvensgrad «+»						
1D	▲						
	Konsekvensgrad «+»						
2	▲						
	Konsekvensgrad «0»						
3	▲						
	Konsekvensgrad «0»						

## 5.6 Delområde FBB4 - Paradiset

### 5.6.1 Generell beskrivelse

Delområde FBB4 Paradiset er strandsonen innerst i Flakstadpollen, se figur 58. Området består av buktene Bøosen og Kilanleira, og strandsonen/holmene mellom disse kalt Bøosen, Saltholmen og Båtnesodden, se figur 60. Sistnevnte strandsone ligger åpent mot Flakstadpollen og er lukket inn av en fjellvegg, kalt Paradiset bak. Over Bøosen bukten er det et åpent landskap mellom fjellene Stortiden, Moltinden og Flakstadtinden. Gjennom dette landskapet renner Molneva elv som danner en foss nært E10. Denne fossen er regissert som en turistattraksjon med høy rangering på Google Maps. I plankartet til Flakstad kommunes arealdel er delområdet satt av til:

- Landbruks-, natur-, friluft- samt reindriftsformål (LNFR) på land
- Ferdsel-, fiske-, friluft-, natur- og akvakulturformål (FFFNA) i vannet

Delområdet har god utsikt til Flakstadpollen. Langs E10 er det busslommer/stopp-plasser med mulighet for å parkere bilen, se figur 59 der de er illustrert med blå prikker. Lommene gir oppholdsarealer og tilgjengelighet til vannkanten. Arealene sør for E10 mot Paradisfjellet er for bratte til å fungere som oppholdsareal.

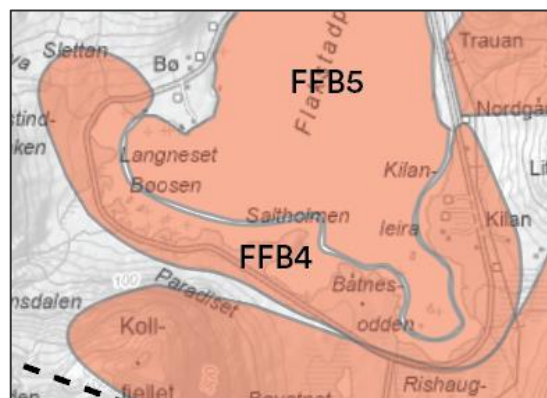


Figur 58. Paradis og Bøpollen. Foto Statens vegvesen 15. august 2023





Figur 59. Stoppepunkter og Molneva foss FFB4.



Figur 60. Delområde 4 FFB4, hentet fra figur 47

### 5.6.2 Verdivurdering

Delområde består av selve bukten til Flakstadpollen med tilhørende strandsoner med flere holmer, der Paradisfjellet står som en bakvegg til område. Område er primært en strandsoner med tilhørende sjø og vassdrag.

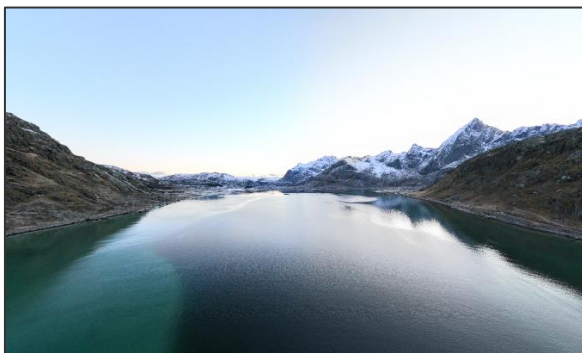
Verdivurdering: Delområde FFB4 Paradiset				
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
▲				
Verditekst				
Innenfor delområde er det to områder som er kartlagt i miljødirektoratets Naturbasekart. Begge ligger nære hverandre, kun adskilt av E10 som deler dem. De er lokalisert i Bøpollen bukten. Begge er klassifisert som «registrert friluftslivsområde».				
Det første område er Mølneva, som ligger i tilknytning til Mølneva foss. Dette er et lek- og rekreasjonsområde med en middels brukerfrekvens med middels besøkende fra regionale og nasjonale brukere. Område er ikke tilrettelagt med noe symbolverdi og litt opplevelseskvalitet. Det andre område er Bø, badebasseng. Det er en strandsoner med tilhørende sjø og vassdrag. Det har noe brukerfrekvens, men nesten aldri a regionale og nasjonale brukere. Plassen er hverken tilrettelagt, har symbolverdi eller har opplevelseskvalitet.				
Utenom dette er hele strandlinjen registrert som tilgjengelig strandsoner. Det mange stopp-plasser for biler langs E10 som går rundt pollen og gjennom delområde FFB4, som gir tilgang til strandsonen. Det er noen få registreringer på at folk oppholder seg rundt Mølneva på Strava.				
Området tyder til å brukes av noen, med en mer lokal betydning som er attraktiv for noen grupper og vurderes til <i>noe verdi</i> .				

Tiltakets påvirkning							
Utbyggings- alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Foringet	Sterkt forringet		
1	▲						
	<b>Begrunnelse:</b> Tiltaket vil medføre at trafikken forbi delområde vil bli redusert. Som konsekvens av dette vil lydbilde bli forbedret og vegen vil bli mindre av en barriere. Delområde 4, Paradiset vurderes til å være <i>forbedret</i> .						
1D	▲						
	<b>Begrunnelse:</b> Tiltaket vil medføre at trafikken forbi delområde vil bli redusert. Som konsekvens av dette vil lydbilde bli forbedret og vegen vil bli mindre av en barriere. Delområde 4, Paradiset vurderes til å være <i>forbedret</i> .						
2	▲						
	<b>Begrunnelse:</b> Stortindstunellen vil svinge sørover fra E10 og gå gjennom Stortiden, sør for Bøpollen se figur 6. Ny veg til Stortindstunellpånagget vil gå over et område som ikke benyttes til friluftsliv, da alle stoppepunkt ligger nord for E10 og ny vegg til tunellpånagget vil skje sør for E10. Dette fører til at friluftsområdene i Bøpollen vil få en redusert trafikk og en økt tilgjengelighet. Ellers er det ingen forskjell langs E10, da det vil være tilsvarende likt eksisterende situasjon. Det skal også skje skredsikring flere steder i delområde, men ingen vil påvirke område som benyttes til friluftsliv. Delområde FFB4 Paradiset vurderes til <i>forbedret</i> .						
3	▲						
	<b>Begrunnelse:</b> Påvirkes ikke. <i>Ubetydelig endring</i> , nærmest delområde FFB4, Paradiset						
Tiltakets konsekvens							
Utbyggings- alternativ	+++ /++++	+ /++	0	-	--	---	----
1	▲						
	<i>Konsekvensgrad «+»</i>						
1D	▲						
	<i>Konsekvensgrad «+»</i>						
2	▲						
	<i>Konsekvensgrad «+»</i>						
3	▲						
	<i>Konsekvensgrad «0»</i>						

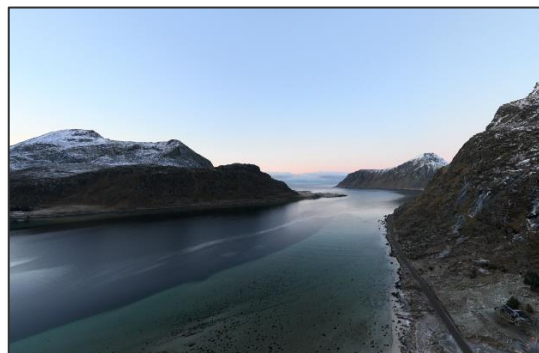
## 5.7 Delområde FBB5 - Flakstadpollen

### 5.7.1 Generell beskrivelse

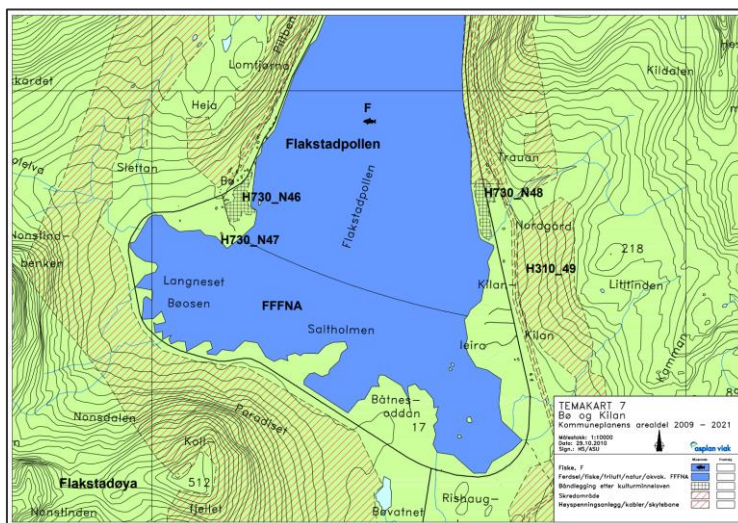
Delområde FBB5 Flakstadpollen er en dyp poll rammet inn av høye, spisse fjell som blant annet Blekktiden, Kollfjellet og Bøfjellet, se figur 64. Vannet er grunt mot land og dekket av hvit sand, som gir vannet en turkis farge. Det står i kontrast til der vannet er dypt og da mørkeblått se figur 61 og 62. I Flakstad kommunes kommuneplanens arealdel for 2009 – 2021 er Flakstadpollen avsatt til fiskeområde (F) og innerst i pollen er det avsatt til ferdsel-, fiske-, friluft-, natur-, akvakulturområde (FFFNA), se figur 63.



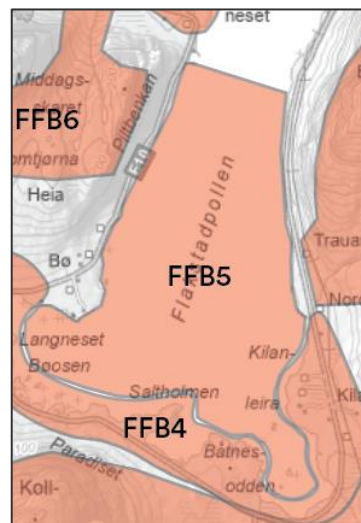
Figur 61. Flakstadpollen retning mot sør. Foto Statens vegvesen, dronebilde, 13. desember 2023



Figur 62. Flakstadpollen retning mot nord. Foto Statens vegvesen, dronebilde, 13. desember 2023



Figur 63. Kommuneplanenes arealdel 2009 – 2021 Flakstadpollen



Figur 64. Delområde FBB5 Flakstadpollen, hentet fra figur 47

### 5.7.2 Verdivurdering

Område er strandsone med tilhørende sjø og vassdrag, da selve pollen primært er satt av til fisk i kommuneplanens arealdel.

Verdivurdering: Delområde FFB5 Flakstadpollen				
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
▲				
Verditekst Det er ingen registreringer i Naturbasekart, Strava eller andre kilder for friluftsliv for selve Flakstadpollen, kun at område er avsatt til fiske og friluftsliv i kommuneplanens arealdel. Selve pollen har veldig vakker, særegen natur med det turkise og mørkeblå vannet i pollen, rammet inn av spisse Lofoten fjell. Det opplyses om at det tidvis er mindre båter inne i pollen på sommeren. Delområde vurderes til å ha <i>noe verdi</i> .				

Tiltakets påvirkning					
Utbyggings- alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
1	▲				
	<p><b>Begrunnelse:</b> Kort – bru over Flakstadpollen vil ha en seilingshøyde på ca. 8,5 meter. Dette kan oppleves som en barriere for båtene som skal inn til pollen, noe som kan føre til redusert bruk. Tiltaket vurderes å påvirke område til <i>forringet</i>.</p>				
	▲				
1D	<p><b>Begrunnelse:</b> Lang bru over Flakstadpollen vil ha en seilingshøyde på ca. 22 meter og vil dermed ikke oppleves som en betydelig barriere for båter som skal inn til pollen. Det er allikevel et inngrep som kan gjøre det mindre fristende å bruke området. Tiltaket vurderes å påvirke område til <i>noe forringet</i>.</p>				
	▲				
2	<p><b>Begrunnelse:</b> Tiltaket vil medføre to tunneler gjennom Blekktiden og gjennom Stortinden. Tunnelene vil medføre at mye av støyen fra trafikken vil lukkes bort eller føres vekk ved omlegging av vegen. Påvirkes ikke. Som resultat vil område få noe mindre trafikkstøy. Tiltaket gir en <i>forbedring</i> til delområde FBB5 Flakstadpollen.</p>				
	▲				
3	<p><b>Begrunnelse:</b> Tiltaket vil også medføre at trafikken og da støyen fra E10 forsvinner delvis i tunnell, men i mye mindre grad enn for alt.2 da trafikken ikke ledes vekk gjennom Stortidens-tunnelen, men fortsetter rundt hele pollen, slik som dagens situasjon. Tiltakets påvirkning vurderes til en <i>ubetydelig endring</i> på delområde FBB5 Flakstadpollen.</p>				
<b>Tiltakets konsekvens</b>					



Utbyggings- alternativ	+++ /++++	+ /++	0	-	--	---	----
1	<div style="text-align: right; margin-right: 100px;">▲</div> <i>Konsekvensgrad «-»</i>						
1D	<div style="text-align: right; margin-right: 200px;">▲</div> <i>Konsekvensgrad «0»</i>						
2	<div style="text-align: left; margin-left: 100px;">▲</div> <i>Konsekvensgrad «+»</i>						
3	<div style="text-align: left; margin-left: 200px;">▲</div> <i>Konsekvensgrad «0»</i>						

## 5.8 Delområde FBB6 - Flakstادتinden

### 5.8.1 Generell beskrivelse

Delområde FBB6 omfatter de bratte fjelltoppene Flakstادتinden og Bønakken, se figur 65, samt et åpent fjellområde med ulike vann, inkludert Lomtjønna, se figur 67 for oversikt over delområdet. Turene i område, som Flakstادتinden er godt omtalt på flere turguider for Lofoten, blant annet 68 North, og beskrives som en fjelltur med en godt opptråkket sti, hovedsakelig benyttet av lokale. Ruten er moderat utfordrende etter Lofoten-standard, med luftige, bratte partier nær toppen. Adkomst skjer fra E10, rett ovenfor Flakstad kirke, hvor det er parkering for 2-3 biler. Strava indikerer også at mange starter ved Lofoten Beach Camp, og Google Maps viser at det har dannet seg en sti langs E10.

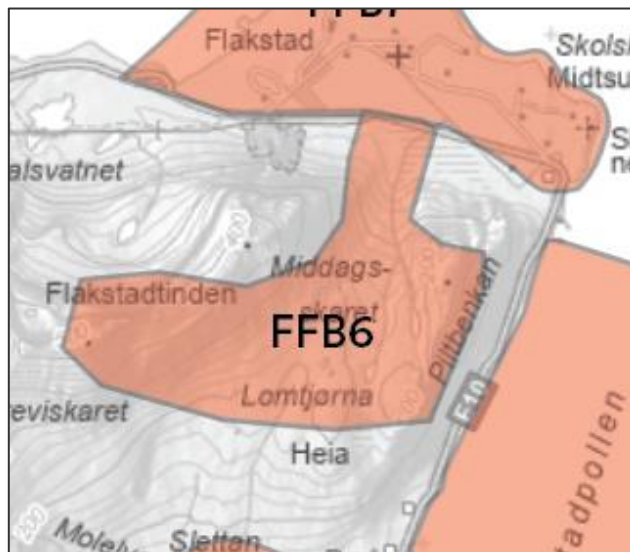
I tillegg er turløypen tilrettelagt med en gapahuk, og toppen av Flakstادتinden er utstyrt med informasjonskart om utsiktsområdene, som inkluderer Flakstadpollen, Flakstad, Ramberg og omkringliggende fjell, se figur 66.



Figur 65. Flakstادتinden lengst til høyre, Bønakken lengst frem i bilde. Foto Statens vegvesen dronebilde 13. desember, 2023



Figur 66. Turmuligheter i delområde FFB6, start og målpunkt er illustrert med blå sirkler



Figur 67. Delområde FFB6 Flakstadtinden, hentet fra figur 47

### 5.8.2 Verdivurdering

Delområde FFB6 er et turområde, der primærområde for friluftsliv er lokalisert på fjellene Flakstadtinden og Bøfjellet med områdene imellom dem. E10 går rundt område på øst og nordsiden av område, men påvirker område i liten grad da friluftslivsområdene er i høyden.

Verdivurdering: Delområde FFB6 Flakstadtinden				
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
			▲	
<p>Verditekst</p> <p>Inngangen til området er registrert i Miljødirektoratets Naturbase som et utfartsområde under navnet "Ginaløypa." Det er klassifisert som et "svært viktig friluftsområde" med høy brukerfrekvens, ofte besøkt av både regionale og nasjonale brukere. Registeringer på Strava bekrefter populariteten av turløypen, som også omfatter Bønakken og områdene mellom vannene. Se figur 65 for turstiene i delområde FFB6. Turområde er svært attraktivt, med litt opplevelseskvalitet og symbolverdi og vurderes til å ha stor verdi.</p>				

Tiltakets påvirkning							
Utbyggings- alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Foringet	Sterkt forringet		
1	▲						
	<b>Begrunnelse:</b> E10 går forbi inngangen til turområde og tiltaket vil ikke medføre endringer fra dagens situasjon. <i>Ubetydelig endring.</i>						
1D	▲						
	<b>Begrunnelse:</b> E10 går forbi inngangen til turområde og tiltaket vil ikke medføre endringer fra dagens situasjon. <i>Ubetydelig endring.</i>						
2	▲						
	<b>Begrunnelse:</b> Tiltaket medfører at E10 legges utenom Flakstad, og går dermed ikke forbi starten til turområde. Vegen vil gå fra E10 til fylkesveg, noe som vil gjøre vegen til en mindre barriere og mer tilgjengelig. Tiltaket <i>forbedrer</i> delområde FFB6.						
3	▲						
	<b>Begrunnelse:</b> E10 går forbi inngangen til turområde og tiltaket vil ikke medføre endringer fra dagens situasjon. <i>Ubetydelig endring.</i>						
Tiltakets konsekvens							
Utbyggings- alternativ	+++ /++++	+ /++	0	-	--	---	----
1	▲						
	Konsekvensgrad «0»						
1D	▲						
	Konsekvensgrad «0»						
2	▲						
	Konsekvensgrad «+»						
3	▲						
	Konsekvensgrad «0»						

## 5.9 Delområde FBB7 - Flakstad

### 5.9.1 Generell beskrivelse

Delområde FBB7 Flakstad består av et flatt åpent område mellom fjellene og havet, se figur 68. Oversikt over delområde FBB7 er vist i figur 70. I delområdet er det flere hvite sandstrender og mellom de grønne slettene er det spredt bebyggelse. Den spredte bebyggelsen består primært av småbruk og eneboliger. Det er flere fasiliteter som overnattingsplassene Lofoten Beach Camp eller Prestegården B&B og severdigheter som Flakstad kirke og strendene Skagsanden og Flakstadsanden. Hele området, spesielt langs kystlinjen, egner seg godt til tur og friluftslivbruk, se figur 69 for oversikt over turstier og målpunkter, med høy registrering av friluftsliv. Et av målpunktene er Skagsanden strand, som er en lang hvit sandstrand og er kjent som en av Lofotens surfestrender. Den er tilrettelagt med tilbud som leie av utstyr og det avholdes kurs (visitlofoten, Surfing i Lofoten, u.å).



Figur 68. Flakstad. Bildene er tatt på befarings august 2023, Henning Larsen





Figur 69. Turstier illustrert med blå linje og målepunkter for friluftsliv illustrert med blå sirkler.



Figur 70. Delområde FFB7 Flakstad, hentet fra figur 47

### 5.9.2 Verdivurdering

Delområde FFB7 Flakstad er et utfartsområde kanted med sandstrender mot vannet der det er mulighet til å gå tur, telte, surfe og andre aktiviteter. Område i midten består av slake sletter som benyttes til jordbruk og har noe bebyggelse.

Verdivurdering: Delområde FFB7				
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
				▲
<p>Verditekst</p> <p>Vest i delområde FFB7 ligger Skagssanden, som er registret i miljødirektoratets Naturbase som «svært viktig friluftslivsområde». Det er en stor brukerfrekvens ofte av regionale og nasjonale brukere. Det har mange opplevelseskvaliteter og litt symbolverdi. På Strava er stranden dekket med registreringer for surfing og alle strendene rundt Flakstad har registreringer for tur og jogging. Område vurderes til å ha en <i>svært stor verdi</i>.</p>				

Tiltakets påvirkning					
Utbyggings- alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
1	▲				
	<p><b>Begrunnelse:</b> Tiltaket kort bru over Flakstadpollen vil medføre noe arealbeslag helt øst i område som vil forringe en mindre strand der broen kobler seg på eksisterende veg som vil danne et kryss, se bilde under. For den mindre stranden, illustrert på bilde under vil dette medføre en ny barriere, redusert attraktivitet, redusert bruk og dårligere lydbylde. Samtidig vil en broløsning gjøre område rundt broen mer tilgjengelig for dem uten mulighet til å kjøre bil, da det skal bygges en langsgående gang, - sykkelveg. Påvirkningen på delområde FFB7 vurderes til <i>noe forringet</i>.</p>				
	▲				
1D	<p><b>Begrunnelse:</b> Tiltaket lang bru over Flakstadpollen vil medføre noe arealbeslag, som vil skape en barriere mellom områdene som ligger nord og sør for den nye vegen, blant annet stranden på bilde over. Likevel blir ikke område som benyttes til friluftsliv påvirket i like stor grad som 1D. Samtidig vil en broløsning gjøre område rundt broen mer tilgjengelig for dem uten mulighet til å kjøre bil, da det skal bygges en langsgående gang, - sykkelveg. Påvirkningen på delområde FFB7 vurderes til <i>noe forringet</i>.</p>				
	▲				
2	<p><b>Begrunnelse:</b> Tiltaket medfører at E10 legges utenom Flakstad. Vegen vil gå fra E10 til fylkesveg, som medfører redusert trafikk og vil gjøre vegen til en mindre barriere og område mer tilgjengelig. Tiltaket vurderes til <i>forbedret</i> for delområde FFB7.</p>				
	▲				
3	<p><b>Begrunnelse:</b> Påvirkes ikke. <i>Ubetydelig endring</i> da vegen vil være likt dagens situasjon.</p>				

Tiltakets konsekvens							
Utbyggings- alternativ	+++ /++++	+ /++	0	-	--	---	----
1	<div style="text-align: right;">▲</div> <i>Konsekvensgrad «--»</i>						
1D	<div style="text-align: center;">▲</div> <i>Konsekvensgrad «-»</i>						
2	<div style="text-align: left;">▲</div> <i>Konsekvensgrad «+»</i>						
3	<div style="text-align: center;">▲</div> <i>Konsekvensgrad «0»</i>						

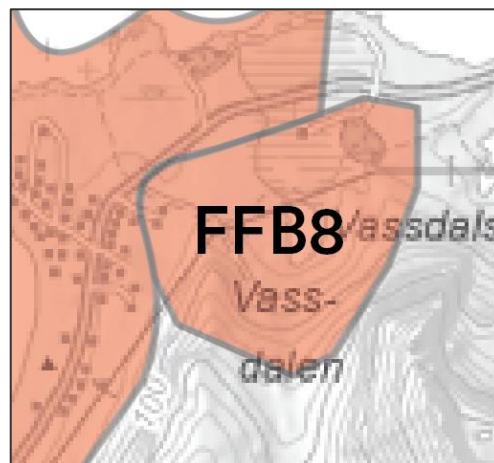
## 5.10 Delområde FFB8 - Kråktua

### 5.10.1 Generell beskrivelse

Delområde FFB8 er lokalisert på en høyde i en dal mellom Vassdalstinden og Øvertuva kalt Vassdalen, se figur 72 for oversikt over delområde FFB8. Langs E10, nord-øst for Ramberg, starter en tursti som går opp til høyden og utsiktspunktet kalt Kråktuva, dette er illustrert på figur 71. I området er det et vann kalt Vassdalsvatnet og utsiktspunktet gir god utsikt over både havet, Flakstad og Ramberg, samt områdene imellom.



Figur 71. Tursti illustrert med blå linje og start og stoppunkt illustrert med blå sirkler



Figur 72. Delområde FFB8 Kråktuva, hentet fra figur 47

### 5.10.2 Verdivurdering

Delområde FFB8 Kråktuva er et utfartsområde utenfor Ramberg. Område ligger på en liten høyde med et vann med en god tursti opp, som også går videre rundt vannet og fortsetter lenger øst.

Verdivurdering: Delområde FFB8				
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
		▲		
Verditekst				
Delområde FFB8 Kråktuva er i miljødirektoratets Naturbasekart kategorisert som utfartsområde med områdeverdi «viktig friluftslivsområde». Kråktuva har middels brukerfrekvens og benyttes nesten aldri av regionale og nasjonale brukere. Det er også noen registreringer av brukere på Strava. Område er også registret med en middels opplevelseskvalitet, ingen symbol, heller ingen spesiell funksjon, men litt tilrettelagt. FFB8 vurderes til <i>middels verdi</i> .				

Tiltakets påvirkning							
Utbyggings- alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
1	▲						
	<b>Begrunnelse:</b> Tiltaket vil ikke påvirke område da det vil være likt som dagens situasjon. <i>Ubetydelig endring</i> for delområde FFB8.						
1D	▲						
	<b>Begrunnelse:</b> Tiltaket vil ikke påvirke område da det vil være likt som dagens situasjon. <i>Ubetydelig endring</i> for delområde FFB8.						
2	▲						
	<b>Begrunnelse:</b> Tiltaket innebærer en omlegging av E10 til å gå utenom Ramberg og veien forbi starten av turstien vil bli en fylkesvei. Dette vil innebære en reduksjon i trafikk, som reduserer barriere effekten til veggen noe og gjør område mer tilgjengelig. Delområde FFB8 vurderes til <i>forbedret</i> .						
3	▲						
	<b>Begrunnelse:</b> Tiltaket vil ikke påvirke område da det vil være likt som dagens situasjon. <i>Ubetydelig endring</i> for delområde FFB8.						
Tiltakets konsekvens							
Utbyggings- alternativ	+++ /++++	+ /++	0	-	--	---	----
1	▲						
	Konsekvensgrad «0»						
1D	▲						
	Konsekvensgrad «0»						
2	▲						
	Konsekvensgrad «+»						
3	▲						
	Konsekvensgrad «0»						



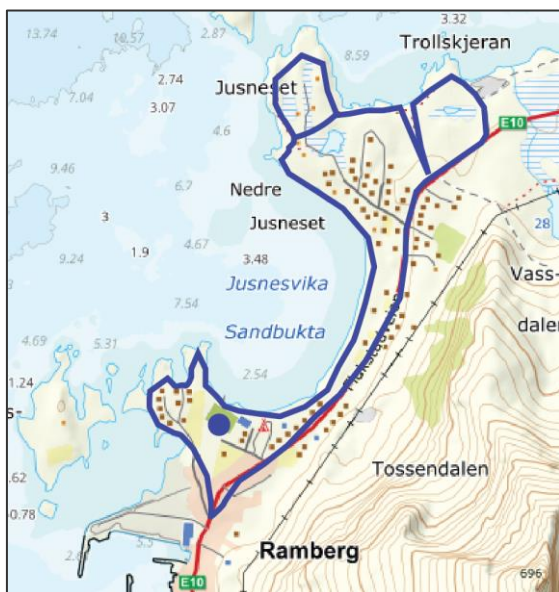
## 5.11 Delområde FBB9 - Ramberg

### 5.11.1 Generell beskrivelse

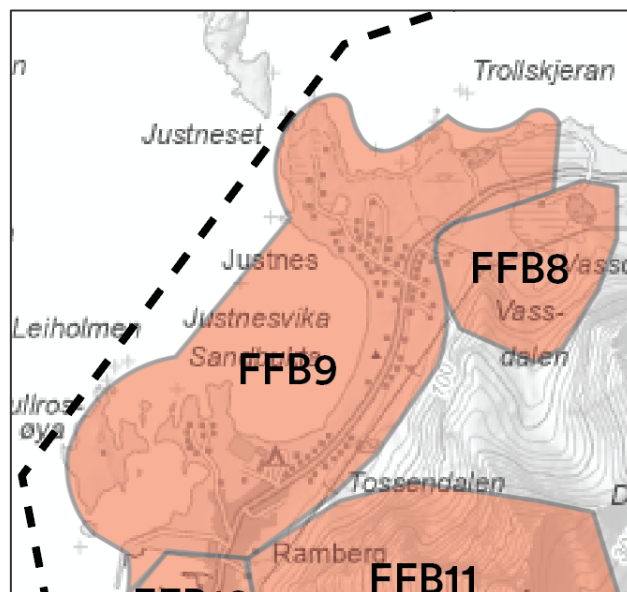
Delområde FBB9 er tettstedet Ramberg og hele tettstedet vender ut mot havgapet med en kjent strand, Rambergstranda, i senter, se figur 73. Ramberg er rammet inn med fjell bak og E10 går igjennom delområdet. Ramberg består av eneboliger, offentlige tilbud som barnehage, bibliotek og skole samt private tilbud som overnattingsmuligheter, butikk og kafe. Oversikt over delområde er vist i figur 75. Den særegne lokasjonen gir en rekke friluftslivsområder inne og rundt tettstedet. Langs E10 går det en gang- og sykkelveg som gjør fritidsområdene tilgjengelig for myke trafikanter. Rundt skolen er det opparbeidet egne tilbud som ballbinge og fotballbane. Turstiene er illustrert på figur 74 og fotballbanen som et urbant friluftareal er vist med en blå sirkel.



Figur 73. Rambergstranda, bilde tatt på befaring august 2023, Henning Larsen



Figur 74. Turstier illustrert med blå linje, fotballbane illustrert med blå sirkel



Figur 75. Delområde FFB9 Ramberg, hentet fra figur 47

### 5.11.2 Verdivurdering

Ramberg er et lite tettsted i Flakstad kommune i Lofoten. Tettstedet er bygget rundt Rambergstranda og selve område har flere friluftsmuligheter i direkte nærhet og i tettstedet. Både grønnkorridor langs kystlinjen, stranden som strandsone med tilhørende sjø og vassdrag, leke- og rekreasjonsområde og utfartsområde.

Verdivurdering: Delområde FFB9 Ramberg				
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
				▲
<p>Verditekst</p> <p>Miljødirektørens Naturbasekart har vurdert alt friluftslivsområde i Ramberg, grønnkorridorer, leke- og rekreasjonsområder, utfartsområder samt strandsone med tilhørende vassdrag til «svært viktige friluftslivsområder», unntatt en grønnkorridor som er vurdert til «viktig friluftslivsområde».</p> <p>Mest kjent av områdene er Rambergstranda som har stor brukerfrekvens ofte besøkt av regionale og nasjonale med generelt høy rangering for opplevelseskvalitet, symbolverdi. Dette samt variasjonen av tilbud av friluftsliv med høy rangering indikerer høy kvalitet. På Strava er det registrert svært mange brukere i hele område. Totalt vurderes hele delområde FFB9 Ramberg til å ha <i>svært stor verdi</i>.</p>				

Tiltakets påvirkning							
Utbyggings- alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Foringet	Sterkt forringet		
1	▲						
	<b>Begrunnelse:</b> Tiltaket vil ikke påvirke område da det vil være likt som dagens situasjon. Ubetydelig endring for delområde FFB9.						
1D	▲						
	<b>Begrunnelse:</b> Tiltaket vil ikke påvirke område da det vil være likt som dagens situasjon. Ubetydelig endring for delområde FFB9.						
2	▲						
	<b>Begrunnelse:</b> Tiltaket vil legge E10 utenom Ramberg og vil bli en fylkesveg. Dette medfører redusert trafikk på vegen som går gjennom Ramberg og ligger tett opptil friluftsområdene der. Redusert trafikk vil bety at vegen blir mindre av en barriere, få et bedre lydbilde. Delområde FFB9 vurderes til <i>forbedret</i> .						
3	▲						
	<b>Begrunnelse:</b> Tiltaket vil ikke påvirke område da det vil være likt som dagens situasjon. Ubetydelig endring for delområde FFB9.						
Tiltakets konsekvens							
Utbyggings- alternativ	+++ /++++	+ /++	0	-	--	---	----
1	▲						
	Konsekvensgrad «0»						
1D	▲						
	Konsekvensgrad «0»						
2	▲						
	Konsekvensgrad «+»						
3	▲						
	Konsekvensgrad «0»						

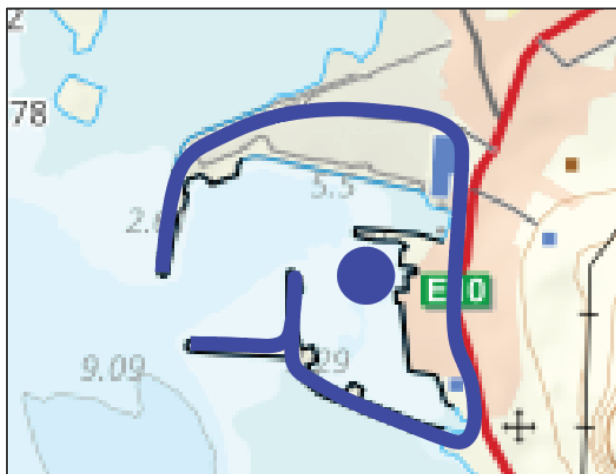
## 5.12 Delområde FBB10 - Ramberg havn

### 5.12.1 Generell beskrivelse

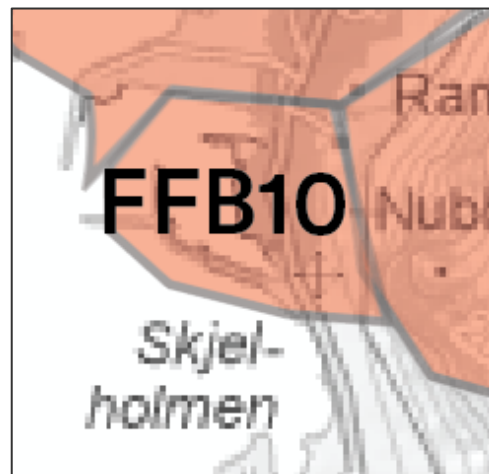
Delområde FBB10 er Ramberg havn, vist i figur 76. Oversikt over området er vist i figur 78. Havnene er et fiskemottak, men også en plass med mulighet for at private båter kan bli liggende, samt en gjestehavn (norskhavneguide, 2023). Moloen rundt havnen fungerer som en promenade, illustrert i figur 77 og er listet som en turistattraksjon på Google Maps med gode vurderinger.



Figur 76. Ramberg havn. Foto Statens vegvesen dronebilde 13. desember, 2023



Figur 77. Turmuligheter illustrert med blå linje og gjestehavn illustrert med blå sirkel



Figur 78. Delområde FFB10 Ramberg havn, hentet fra figur 47

### 5.12.2 Verdivurdering

Delområde er en strandsone med tilhørende sjø og vassdrag. Primært består område av en molo det er mulig å benytte som et turområde. I tillegg er det mulig for fritidsbåter å overnatte i havnen.

Verdivurdering: Delområde FFB10 Ramberg havn				
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
	▲			
<p>Verditekst</p> <p>Havnene har ingen kartlegging i Naturbasekart, men det finnes registreringer på Strava som viser at flere benytter moloen som turdestinasjon. I tillegg har mange som har lagt ut bilder og vurdert stedet på Google Maps. Ifølge den norske havneguiden kan havnen benyttes som gjestehavn for overnatting, selv om den har få fasiliteter. Det er også en vanlig havn for fritidsbåter. Delområde benyttes av noen og er attraktivt for noen grupper med en mere lokal betydning og vurderes til <i>noe verdi</i>.</p>				



Tiltakets påvirkning							
Utbyggings- alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Foringet	Sterkt forringet		
1	▲						
	<b>Begrunnelse:</b> Tiltaket vil ikke påvirke område da det vil være likt som dagens situasjon. <i>Ubetydelig endring</i> for delområde FFB10.						
1D	▲						
	<b>Begrunnelse:</b> Tiltaket vil ikke påvirke område da det vil være likt som dagens situasjon. <i>Ubetydelig endring</i> for delområde FFB10.						
2	▲						
	<b>Begrunnelse:</b> Tiltaket vil legge E10 utenom Ramberg og vil bli en fylkesveg. Dette medfører redusert trafikk på vegen som går gjennom Ramberg og ligger tett opptil friluftsområdene der. Redusert trafikk vil bety at vegen får mindre barrieredevirkning og det blir mindre støy. Delområde FFB10 vurderes til <i>forbedret</i> .						
3	▲						
	<b>Begrunnelse:</b> Tiltaket vil ikke påvirke område da det vil være likt som dagens situasjon. <i>Ubetydelig endring</i> for delområde FFB10.						
Tiltakets konsekvens							
Utbyggings- alternativ	+++ /++++	+ /++	0	-	--	---	----
1	▲						
	Konsekvensgrad «0»						
1D	▲						
	Konsekvensgrad «0»						
2	▲						
	Konsekvensgrad «+»						
3	▲						
	Konsekvensgrad «0»						

## 5.13 Delområde FBB11 - Moltinden

### 5.13.1 Generell beskrivelse

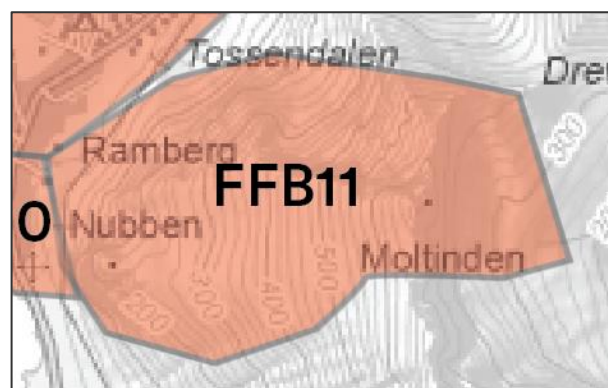
Delområde FBB11 Moltinden er lokalisert sør-øst for Ramberg sentrum, se figur 81. Det er primært en fjelltur opp til Moltinden, samt et utsiktspunkt på veien kalt Nubben, se figur 79 og ved basen av fjellet er et område kalt Maiskogen. Maiskogen gir et tilbud for mindre og gjerne et viktig område for de lokale som et tilbud i direkte nærhet til bolig. Turen opp til Nubben tilbyr et utsiktspunkt som er mer lavterskel enn en full fjelltur. Turen opp til Moltinden er en bratt fjelltur, også registrert på ut.no som gir fantastisk utsikt. Turstiene og målepunktene samt skogen er vist på figur 80.



Figur 79. Moltinden med utsiktspunktet «nubben» til venstre i bilde. Foto Statens vegvesen dronebilde 13. desember, 2023



Figur 80. Turstier illustrert med blå linje, utsiktspunkt og rekreasjonsområde illustrert med blå sirkler



Figur 81. Delområde FFB11 Moltinden, hentet fra figur 47

### 5.13.2 Verdivurdering

Delområde FBB11 er lokalisert sør for Ramberg, øst for E10. Det ligger i direkte nærhet til et boligområde og område ved basen av fjellet bak boligene er en nærskog registret som lek- og rekreasjonsområde. Lenger opp fjellet finnes det et utsiktspunkt kalt Nubben og lenger opp derfra er toppen av fjellet Moltinden. Veien opp hit er registret som en grønnkorridor.

Verdivurdering: Delområde FFB11 Moltinden					
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi	
▲					
<p><b>Verditekst</b>            Turstien til Moltinden er registret i miljødirektoratet sin naturbase som «svært viktige friluftslivsområde». Reaksjonsområdet har middels brukerfrekvens med lokalebrukere, mens turstien har en stor brukerfrekvens som ofte består av regionale og nasjonale brukere. Turen opp til Moltinden er listet på ut.no som en middels krevende fottur og har mange registreringer på Strava. Maiskogen er et lek- og rekreasjonsområde, som også er registret som «svært viktig friluftslivsområde». Det har en middels brukerfrekvens som nesten aldri brukes av regionale og nasjonale. Område har lite tilrettelegginger og er ikke tilrettelagt, men dens lokasjon inntil basen av Moltindsfjellet med et boligområde mellom det og E10 gjør det til en 100 meters skog, som er beskrevet som «nærskog særlig egnet til lek og uteskole». Totalt brukes område av mange, med en regional, nasjonal og loka betydning og kan tilby attraktive og gode kvaliteter. Delområde FBB11 Moltinden vurderes til en <i>stor verdi</i></p>					
Tiltakets påvirkning					
Utbyggingsalternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
1	▲				
	<p><b>Begrunnelse:</b>            Tiltaket vil ikke påvirke område da det vil være likt som dagens situasjon. <i>Ubetydelig endring</i> for delområde FFB11.</p>				
1D	▲				
	<p><b>Begrunnelse:</b>            Tiltaket vil ikke påvirke område da det vil være likt som dagens situasjon. <i>Ubetydelig endring</i> for delområde FFB11.</p>				
2	▲				
	<p><b>Begrunnelse:</b>            Tiltaket vil legge E10 utenom Ramberg og vil bli en fylkesveg. Dette medfører redusert trafikk på vegen som går gjennom Ramberg og ligger tett opptil friluftsområdene der. Redusert trafikk vil bety at vegen blir mindre av en barriere, få et bedre lydbilde. Delområde FFB10 vurderes til <i>forbedret</i>.</p>				
3	▲				
	<p><b>Begrunnelse:</b>            Tiltaket vil ikke påvirke område da det vil være likt som dagens situasjon. <i>Ubetydelig endring</i> for delområde FFB11.</p>				

Tiltakets konsekvens							
Utbyggings- alternativ	+++ /++++	+ /++	0	-	--	---	----
1	<div style="text-align: center;">▲</div> <i>Konsekvensgrad «0»</i>						
1D	<div style="text-align: center;">▲</div> <i>Konsekvensgrad «0»</i>						
2	<div style="text-align: center;">▲</div> <i>Konsekvensgrad «+»</i>						
3	<div style="text-align: center;">▲</div> <i>Konsekvensgrad «0»</i>						

## 5.14 Delområde FBB12 - Spengerleira

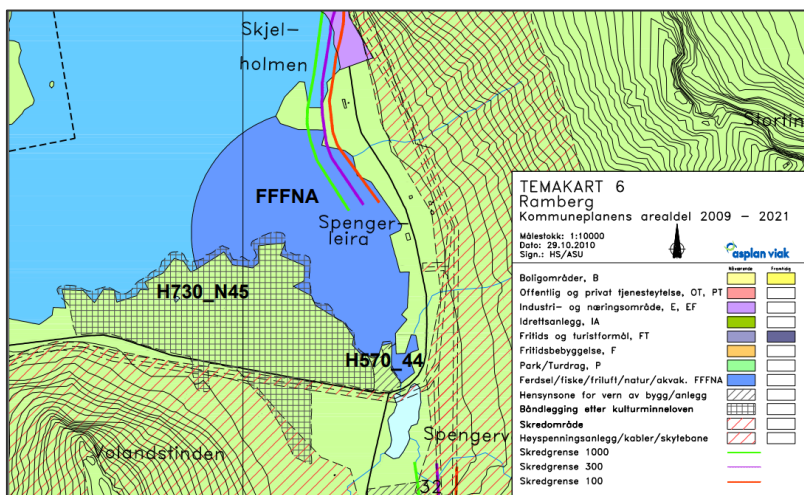
### 5.14.1 Generell beskrivelse

Delområde FBB12 Spengerleira, se figur 84 består av et område avsatt til ferdsel-, fiske-, friluft-, natur-, akvakulturområde (FFFNA), i tillegg til landområdet rundt vannkanten, vist på figur 82. Området foran Vollandstinden er avsatt med en hensynsone for «båndlegging etter kulturminneloven» i plankartet til kommuneplanens areadel 2009 – 2021, se figur 83. Delområdet består av myr i tillegg til Spengervatnet. Det er satt opp fiskehjeller langs E10 som kan fungere som en attraksjon i område.

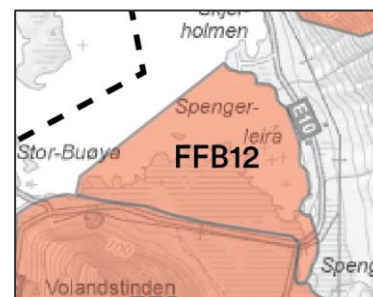


Figur 82. Spengerleira. Foto Statens vegvesen dronebilde 13. desember, 2023





Figur 83. Kommuneplanens arealdel 2009 – 2021 Spengerleira



Figur 84. Delområde FFB11 Spengerleira, hentet fra figur 47

### 5.14.2 Verdivurdering

Delområde FFB12 Spengerleira er et utfartsområde i tilknytning til tettstedet Ramberg og boligområde i Skjelfjorden.

Verdivurdering: Delområde FFB12 Spengerleira				
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
▲				
<p>Verditekst</p> <p>Delområde er ikke registrert i Naturbasekart og har heller ingen registreringer på Strava. Det er satt av som ferdse/fiske/friluft/natur/akvakultur. Område er mindre brukt, uten spesiell betydning og lite e attraktivt for opphold og friluftsliv. Vurderes til <i>uten betydning</i>.</p>				

Tiltakets påvirkning							
Utbyggings- alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Foringet	Sterkt forringet		
1	▲						
	<b>Begrunnelse:</b> Tiltaket vil ikke påvirke område da det vil være likt som dagens situasjon. <i>Ubetydelig endring</i> for delområde FFB12.						
1D	▲						
	<b>Begrunnelse:</b> Tiltaket vil ikke påvirke område da det vil være likt som dagens situasjon. <i>Ubetydelig endring</i> for delområde FFB12.						
2	▲						
	<b>Begrunnelse:</b> Tiltaket medfører at E10 skal legges i tunell gjennom Stortinden. Påhugget i vest vil komme ut ved Spengerleira. Vegen til påhugget vil koble seg på eksisterende veg ca. ved avkjøringen til Skjelfjorden. Dette område benyttes ikke til friluftsområde, og vurderes dermed til <i>ubetydelig endring</i> .						
3	▲						
	<b>Begrunnelse:</b> Tiltaket vil ikke påvirke området da det vil være likt som dagens situasjon. <i>Ubetydelig endring</i> for delområde FFB12.						
Tiltakets konsekvens							
Utbyggings- alternativ	+++ /++++	+ /++	0	-	--	---	----
1	▲						
	Konsekvensgrad «0»						
1D	▲						
	Konsekvensgrad «0»						
2	▲						
	Konsekvensgrad «0»						
3	▲						
	Konsekvensgrad «0»						

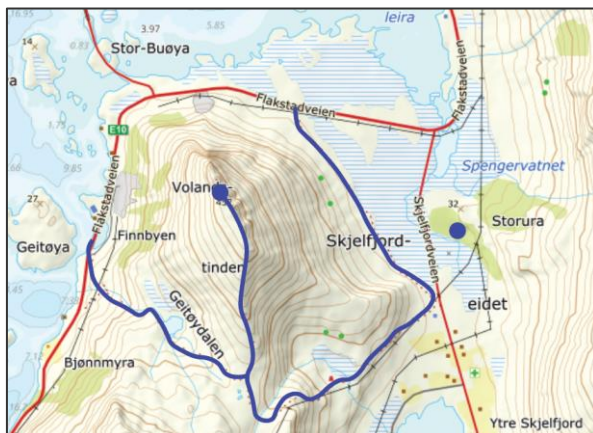
## 5.15 Delområde FBB13 - Vollandstinden

### 5.15.1 Generell beskrivelse

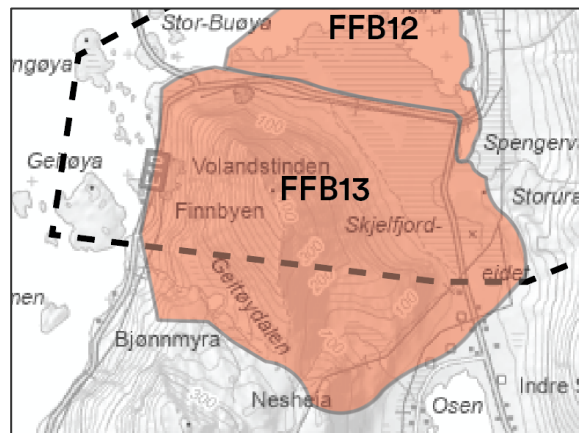
Delområde FFB13 består av Vollandstinden, illustrert på figur 85 og dalen mellom Vollandstind og fjellet Stabben. FFB13 er vist på figur 87. I denne dalen er starten til fjellturene for Vollandstinden og Blåfjellkammen, samt et jordbrukslandskap. Sistnevnte er beskrevet som et kupert terreng med mange krigsminner og kunstverket «Epitaph». Turen opp Vollandstinden er registret i flere turguider, på 68North blir turen beskrevet som en lett tur i Lofoten. Data fra Strava dokumenterer at det er flere som bruker fjellet og det er en sti opp på motsatt side av Vollandstinden, turene samt jordbrukslandskapet med kunstverket er illustrert på figur 86.



Figur 85. Vollandstinden sett fra nordsiden. Foto Statens vegvesen dronebilde 13. desember, 2023



Figur 86. Turstier illustrert med blå linje og målpunkter illustrert med blå sirkel



Figur 87. Delområde FFB13 Vollandstinden, hentet fra figur 47

### 5.15.2 Verdivurdering

Delområde FFB13 består av dalen mellom Vollandstinden og Stabben. E10 strekker seg nord for område og ned på vestsiden. Området kan nås ved å ta av fra E10 ned til Skjelfjord. De to friluftsfunksjonene er grønnkorridoren til stiene opp til fjellområdet og jordbrukslandskapet med kulturminnene. Selve FFB13 er vurdert som et utfartsområde.

Verdivurdering: Delområde FFB13 Voltinden				
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
▲				
Verditekst				
<p>Område opp Vollandstinden er registret som et «svært viktig friluftsområde» i Naturbasekart. Område har flere funksjoner som gapahuk med bålgrue og fint for familier. Det er en stor brukerfrekvens som ofte består av regionale og nasjonale brukere. Det har ganske mange opplevelseskvalitet, middels tilrettelagt og er ganske inngrepsfritt. Derimot er det ingen symbolverdi og heller ingen spesielle funksjoner. På Strava har område flere registreringer, samt stien opp på vest siden.</p> <p>Jordbrukslandskapet er også registret som et «svært viktig friluftsområde». Det er en middels brukerfrekvens, men brukes nesten aldri av regionale eller nasjonale brukere. Det er mange opplevelseskvaliteter og en stor symbolverdi. Ellers er det ingen spesielle funksjoner eller tilrettelegginger.</p> <p>Totalt vurderes område til at det er mange brukere, regionale og nasjonale betydning ed svært attraktive kvaliteter og har en <i>stor verdi</i>.</p>				

Tiltakets påvirkning						
Utbyggings- alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Foringet	Sterkt forringet	
1	▲					
	<b>Begrunnelse:</b> Tiltakene vil ikke påvirke friluftslivet da det vil relativt likt dagens situasjon. Det er en <i>ubetydelig endring</i> for delområde FBB13.					
1D	▲					
	<b>Begrunnelse:</b> Tiltakene vil ikke påvirke friluftslivet da det vil relativt likt dagens situasjon. Det er en <i>ubetydelig endring</i> for delområde FBB13.					
2	▲					
	<b>Begrunnelse:</b> Tiltaket medfører at E10 skal legges i tunell gjennom Stortinden. Påhugget i vest vil komme ut ved Spengerleira. Vegen til påhugget vil koble seg på eksisterende veg ca. ved avkjøringen til Skjelfjorden. Dette område benyttes ikke til friluftsområde, og vurderes dermed til <i>ubetydelig endring</i> .					
3	▲					
	<b>Begrunnelse:</b> Tiltakene vil ikke påvirke friluftslivet da det vil relativt likt dagens situasjon. Det er en <i>ubetydelig endring</i> for delområde FBB13.					
Tiltakets konsekvens						
Utbyggings- alternativ	+++ /++++	+ /++	0	-	--	---
1	▲					
	Konsekvensgrad «0»					
1D	▲					
	Konsekvensgrad «0»					
2	▲					
	Konsekvensgrad «0»					
3	▲					
	Konsekvensgrad «0»					



## 6. Trinn 2: Konsekvens av alternativer

Trinn 2 av analysen omhandler konsekvensvurdering av temaet for hele utbyggingsalternativer, se kapittel 2.3.2. Utbyggingsalternativene som konsekvensutredes er beskrevet i kapittel 3.

### 6.1 Sammenstilling av konsekvenser

Tabell 9 viser konsekvenser for de ulike delområdene – overført fra trinn 1 i analysen (kap. 5). Deretter er det gitt en samlet vurdering av konsekvenser og rangering for hvert alternativ.

Tabell 9 Sammenstilling av konsekvens for alle utbyggingsalternativer, tema friluftsliv/by- og bygdeliv.

Delområder	Alt. 0	Alt. 1	Alt.1D	Alt. 2	Alt 3
Delområde 1 - Storura	0	(+)	(+)	0	0
Delområde 2 - Kildalen	0	(+)	(+)	(-)	(-)
Delområde 3 - Kilan	0	(+)	(+)	0	0
Delområde 4 - Paradiset	0	(+)	(+)	(+)	0
Delområde 5 - Flakstadpollen	0	(-)	(-)	(+)	0
Delområde 6 - Flakstadtinden	0	0	0	(+)	0
Delområde 7 - Flakstad	0	(-)	(-)	(+)	0
Delområde 8 - Kråktua	0	0	0	(+)	0
Delområde 9 - Ramberg	0	0	0	(+)	0
Delområde 10 - Ramberg havn	0	0	0	(+)	0
Delområde 11 - Moltinden	0	0	0	(+)	0
Delområde 12 - Spengerleira	0	0	0	0	0
Delområde 13 - Vollandstinden	0	0	0	0	0
Avveining					
<b>Samlet vurdering</b>	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Positiv konsekvens	Positiv konsekvens	Ubetydelig konsekvens
Rangering	4	3	2	1	5

Forklaring til rangering	Dagens situasjon	Alternativ 1 har like mange delområder med miljøgevinst som alternativ 1D og har to delområder med betydelig miljøskade. I delområde Flakstad vil tiltaket gi større miljøskade enn i alternativ 1D.	Alternativ 1D har færre delområder med noe forbedring enn alternativ 2.	Alternativ 2 har flest delområder med noe forbedring. Alternativet legger vegen utenom mange friluftsområder, noe som forbedrer ferdselsforbindelsene for myke trafikanter.	Alternativ 3 har et delområde med noe miljøskade. Tiltaket vil redusere bruken av turområdet.
--------------------------	------------------	--	---	---	---

### 6.1.1 Oppsummering og begrunnelse

#### Alternativ 1: Kort bru Flakstadpollen

Alternativ 1 med kort bru over Flakstadpollen vil omlegge E10, slik at trafikken reduseres i området og gjør veien til en mindre barriere for fritidsmuligheter i Flakstadpollen. Eksisterende vei endres fra europaveg til fylkesveg, så det vil fortsatt være trafikk.

Tiltaket medfører arealbeslag i Vareid og Flakstad, noe som kan forringe kvalitetene, særlig i Flakstad der påkoblingen mellom ny bru og eksisterende veg vil skape en barriere i et delområde som er rangert som svært høy verdi. Bruens fyllinger vil også redusere pollens tilgjengelighet for større båter, med en seilingshøyde på 8,5 meter.

Samtidig vil en bru forbedre tilgjengeligheten for barn og unge, som kan redusere avhengigheten av foreldre for transport. Dette forutsetter at det etableres f.eks. en gang, - sykkelveg fra bropåkoblingene frem til eventuelle destinasjoner, se kapittel 7 skadereduserende tiltak.

Alternativet vurderes til å ha «ubetydelig konsekvens» ifølge håndbok V712, da det er få konflikter og lav konsekvensgrad. Veien vil fortsatt være en barriere, men brua vil gjøre områdene på begge sider mer tilgjengelige for myke trafikanter.

#### Alternativ 1D: Lang bru Flakstadpollen

Alternativ 1D med lang bru over Flakstadpollen har hovedsakelig de samme vurderingene som alternativ 1. Forskjellen mellom alternativene ligger i utformingen av bruene. Der alternativ 1D har en høy bro med mindre fyllinger og en seilingshøyde på 22 meter. Alternativ 1D er dermed ikke en barriere for båter opp til en viss størrelse.

### **Alternativ 2: Blekkfjellstunnelen og Stortindstunnelen**

Tiltakene Blekkfjellstunnelen og Stortindstunnelen vil omlegge trafikken, noe som reduserer trafikkbelastningen for delområdene FBB5-FBB11 og da også minke støy i FBB5. Dette vurderes positivt, men veien vil fortsatt være til stede som en barriere. FBB1 og FBB13 vil oppleve ubetydelige endringer, mens FBB12 også vurderes som ubetydelig til tross for at Stortindstunnelen påvirker området. FBB2 vil kreve innløsning av en gård for Blekkfjellstunnelen, men en ny parkeringsplass kan gjøre konsekvensen positiv. Alternativet vurderes til å ha «positiv konsekvens» med få negative aspekter og lav konsekvensgrad.

### **Alternativ 3: Blekkfjellstunnelen**

Alternativ 3 Blekkfjellstunnelen er svært lik dagens situasjon i form av vegføring. Påhugget i Kildalen vil fjerne en parkeringsplass som er starten for flere turstier.

FBB2 og Blekkfjellstunnelens påhugg i Kildalen medfører innløsningen av en gård og med denne en parkering og starten til flere turstier. Dette vurderes som en negativ konsekvens av tiltaket.

## **6.2 Konsekvenser i anleggsperioden**

Konsekvenser i anleggsperioden er ikke omtalt i denne versjonen av fagrapporten.

## **6.3 Usikkerhet**

Det blir skilt på usikkerhet knyttet til tiltaket og usikkerhet knyttet til datagrunnlaget.

### **6.3.1 Usikkerhet knyttet til tiltaket**

Usikkerhet er generelt først og fremst knyttet til detaljeringsnivået. I en reguleringsplan er grad av usikkerhet lavere enn i en kommunedelplan. I dette prosjektet vektlegges bruk av 3D-modell. Prosjektgruppa har diskutert tverrfaglige tema og utfordringer underveis. Likevel kan det være usikkerhet knyttet til detaljering og løsninger av ulike tiltak i denne fasen.

### **6.3.2 Usikkerhet knyttet til datagrunnlaget**

Datagrunnlaget som er blitt benyttet er gjeldende planer, ortofoto, befaring, kommunens nettsider og andre relevante nettsider. Ikke alle delområdene var kartlagt i tilgjengelige tjenester som miljødirektoratets Naturbasekart, og enkelte av delområdene har som følger av dette vært vanskeligere å vurdere.

## **6.4 Vurderinger etter særlovverk, retningslinjer etc.**

[Handlingsplan for friluftsliv](#)

Regjeringen ønsker at så mange som mulig utøver friluftsliv jevnlig (Klima- og miljødepartementet, 2016). Stortingsmelding nr. 18 (2015-2016) om friluftsliv (Klima- og miljødepartementet, 2016) skal bidra til økt friluftsliv og gi bedre folkehelse.

#### Frilufsloven

Frilufsloven regulerer allmennhetens rett til fri ferdsel i naturen, også kjent som allemannsretten. Den definerer rettigheter og plikter knyttet til ferdsel, opphold, og aktiviteter i utmark og innmark (Frilufsloven, 1957).

#### Folkehelseloven

Loven fremhever betydningen av friluftsliv som en helsefremmende aktivitet. Analyser skal inkludere vurderinger av hvordan tiltak kan påvirker folkehelsen, særlig med tanke på trivsel, fysisk aktivitet og mental helse (Folkehelseloven, 2011).

Plan- og bygningsloven: Loven sikrer at friluftslivsinteresser skal ivaretas i kommunale og regionale planer (plan- og bygningsloven, 2008).

Utarbeidelsen for konsekvensutredningen har konkludert at alternativ 2 Blekkidstunellen og Stortindstunellen er de tiltakene som vil medføre det beste utgangspunktet for friluftsliv i planområde. Tiltaket Stortindstunellen medfører at E10 legges utenom Flakstad og Ramberg. Dette medfører at veggen som går gjennom områdene i dag blir mindre av en barriere grunnet redusert trafikk. Dette er spesielt viktig for Ramberg, der det finnes en skole og flest leke- og rekreasjonsarealer for barn og unge her. Alternativet følger retningslinjene som er listet i kapittel 03. og bevarer friluftslivsinteresser, forringer ikke allmenretten eller noen områder som er spesielt viktig for barn og unges interesser.


## 7. Skadereduserende tiltak

KU-forskriften setter krav til hvordan forebygge skadevirkninger av et tiltak. Jmfør § 23 skal KU «beskrive de tiltakene som er planlagt for å unngå, begrense, istandsette og hvis mulig kompensere for vesentlige skadevirkninger for miljø og samfunn både i bygge- og driftsfasen».

Skadereduserende tiltak blir delt i to grupper:

1. Skadereduserende tiltak som inngår i kostnadsoverslaget for det aktuelle alternativet og som er en del av grunnlaget for konsekvensutredningen, kapittel 5 og 7.
2. Skadereduserende tiltak som kan være aktuelt å gjennomføre i tillegg, og som kan redusere negative virkninger ytterligere. Dette er da tiltak som ikke er inkludert i investeringskostnaden.

I dette kapitlet omtales skadereduserende tiltak. Tiltaket kan redusere negative virkninger i prosjektet, og dermed vurdere konsekvensen for alternativene. De skadereduserende tiltakene som foreslås under er alle i gruppe 2, tiltak som ikke er kostnadsberegnet og dermed ikke tatt med inn i konsekvensvurderingen.

Delområde/forbindelse	Skadereduserende tiltak	Alternativ
Tiltak 1		
FBB-2 Kildalen	<p>Erstatte parkeringsplass. Etablering av ny parkeringsplass, på østsiden av ny veg, knyttet til nytt startpunkt for turstiene.</p> <p>Under viser figur 40 påhugget Blekktindstunellen fra Kildalen (venstre) og et utklipp fra Strava (høyre) som illustrerer registrerte turer som har blitt gjennomført i område. En gård må innløses for alternativet som brukes som inngang til turløypene.</p> 	2/3
Tiltak 2		
FBB- 1 Storura FBB-7 Flakstad	<p>Alternativene 1 og 1D er begge tiltak som innebærer å etablere en bro med langsgående gang, - sykkelveg mellom delområdene FFB1 og FBB7.</p> <p>Det argumenteres med at dette vil øke tilgjengeligheten mellom områdene for dem uten tilgang til personbil, herav barn og unge.</p>	1/1D



	<p>En utfordring med dette er mangel på tilbud for myke trafikanter mellom ny etablert bro og eksisterende tilbud.</p> <p>For FBB-1 Storura vil broalternativene kobles på eksisterende veg sør for utfartsområdet. Det foreslås å etablere en gang- og sykkelvei langsgående E10 fra der broen kobler seg på og frem til krysset mellom E10 og fylkesvei 7600. Dette tiltaket skal sikre bedre tilgjengelighet for myke trafikanter til utfartsområdet i FBB1.</p> <p>For FBB-7 Flakstad vil broalternativene bli koblet til helt øst i delområdet. Det primære friluftslivsarealet ligger lengst vest, mens Ramberg (delområde FBB9), som har den høyeste boligtettheten i planområdet, ligger vest for dette. Det finnes en gang- og sykkelvei som går gjennom Ramberg og avsluttes omtrent 400 meter nordøst for Rambergstranda.</p> <p>Det foreslås å etablere en gang- og sykkelvei fra tilkoblingspunktet for broalternativene i FBB7, som vil knytte seg til den eksisterende gang- og sykkelveien, beliggende cirka 2,5 km unna. Dette tiltaket vil gjøre FBB7 mer tilgjengelig, samt forbedre tilgjengeligheten til delområdene FBB6- Flakstادتiden, FBB8- Kråktua og FBB9 - Ramberg.</p>	
--	---	--

## 8. Figurliste

Figur 1. Kartet viser planområdet for alternativsutredninger ved Flakstad.	9
Figur 2. Illustrasjon av tre trinns-metoden for ikke-prissatte konsekvenser, hentet fra V712	13
Figur 3. Fem-delt verdivurdering med nyanser illustrert av pilen langs linjalen, hentet fra V712.	15
Figur 4. Skala for vurdering av påvirkning, hentet fra V712	15
Figur 5. Konsekvensviften, hentet fra V712	16
Figur 6. Alternativer mellom Volandstind og Vareid	18
Figur 7. Tverrprofil Hø1, 2-feltsveg, hentet fra N100	19
Figur 8. Tunnelprofil T9,5, meter, hentet fra N100	19
Figur 9. Oversikt over tiltakene som ligger i alternativ 1, Statens vegvesen	21
Figur 10. Alternativ 1 Kort bru Flakstadpollen, Statens vegvesen	22
Figur 11. Skredsikring Volandstinden, Statens vegvesen	23
Figur 12. Skredsikring Spengerleira, Statens vegvesen	24
Figur 13. Masseuttak Silsandneset, Statens vegvesen	25
Figur 14. Tverrsnitt av bru, Statens vegvesen	26
Figur 15. Fylling i Flakstadpollen, sett fra vest, Statens vegvesen	27
Figur 16. Fylling i Flakstadpollen, sett fra sør, Statens vegvesen	27
Figur 17. Skredsikring Bøfjellet, Statens vegvesen	28
Figur 18. Skredsikring Bøpollen sørpeskred, Statens vegvesen	29
Figur 19. Skredsikring Paradiset, Statens vegvesen	30
Figur 20. Oversikt over tiltakene som ligger i alternativ 1D, Statens vegvesen	31
Figur 21. Alternativ 1D: Lang bru Flakstadpollen, Statens vegvesen	32
Figur 22. Lengdesnitt av bru, Statens vegvesen	33
Figur 23. Tverrsnitt av bru, Statens vegvesen	33
Figur 24. Illustrasjon av lang bru, Statens vegvesen	34
Figur 25. Skredsikring Paradiset, Statens vegvesen	35
Figur 26. Oversikt over tiltakene som ligger i alternativ 2, Statens vegvesen	36
Figur 27. Alternativ 2: Blektindtunnelen og Stortindtunnelen, Statens vegvesen	37
Figur 28. Stortindtunnelen påhugg vest, Statens vegvesen	38
Figur 29. Stortindtunnelen påhugg øst, Statens vegvesen	39
Figur 30. Skredsikring Paradiset, Statens vegvesen	40
Figur 31. Tunnelportal Kilan, Statens vegvesen	41
Figur 32. Tunnelportal Kvanndalen, Statens vegvesen	41
Figur 33. Massedeponi Flakstadura, Statens vegvesen	42
Figur 34. Oversikt over tiltakene som ligger i alternativ 3, Statens vegvesen	43
Figur 35. Alternativ 3: Blektindtunnelen	44

Figur 36. Skredsikring Bøfjellet, Statens vegvesen	46
Figur 37. Eksempel på fanggjerd E6 Berrfloget, Statens vegvesen	47
Figur 38. Skredsikring Bøpollen sørpeskred, Statens vegvesen	48
Figur 39. Skredsikring Paradiset, Statens vegvesen	49
Figur 40. Tunnelportal Kilan, Statens vegvesen	50
Figur 41. Tunnelportal Kvanndalen, Statens vegvesen	50
Figur 42. Massedeponi Flakstadura, Statens vegvesen	52
Figur 43. Arealbehov for massedeponi Flakstadura, Statens vegvesen	53
Figur 44. Statlig sikret friluftsområde i Ramberg til venstre og registrerte friluftslivsområder til høyre	54
Figur 45. Viktige friluftslivsområder innenfor og rundt planområde, hentet fra Naturbasekart	55
Figur 46. Planområdet	59
Figur 47. Delområdene (FBB)	61
Figur 48. Kartet viser verdien til de ulike delområdene	63
Figur 49. Vareid, tatt fra Blekkinden. Foto Statens vegvesen 15. august 2023	64
Figur 50. Storvatnet. Foto Statens vegvesen 31. mars 2023	65
Figur 51. Delområde FFB1 Storura, hentet fra figur 47	65
Figur 52. Kildalen, tatt fra Blekkinden. Foto Statens vegvesen 15. august 2023	67
Figur 53. Illustrerte turstier i område.	68
Figur 54. Delområde 2 FBB2 Kildalen, hentet fra figur 47	68
Figur 55. Flakstadpollen, E10 og fv. 7596 i kartet. Foto tatt av Statens vegvesen 15. august 2023	70
Figur 56. Turstier illustrert med blå linje og start- og målpunkt illustrert med blå sirkel delområde FFB3 Kilan.	71
Figur 57. Delområde FFB3 Kilan, hentet fra figur 47	71
Figur 58. Paradis og Bøpollen. Foto Statens vegvesen 15. august 2023	73
Figur 59. Stoppepunkter og Molneva foss FFB4.	74
Figur 60. Delområde 4 FFB4, hentet fra figur 47	74
Figur 61. Flakstadpollen retning mot sør. Foto Statens vegvesen, dronebilde, 13. desember 2023	76
Figur 62. Flakstadpollen retning mot nord. Foto Statens vegvesen, dronebilde, 13. desember 2023	76
Figur 63. Kommuneplanenes arealdel 2009 – 2021 Flakstadpollen	76
Figur 64. Delområde FFB5 Flakstadpollen, hentet fra figur 47	76
Figur 65. Flakstادتinden lengst til høyre, Bønakken lengst frem i bilde. Foto Statens vegvesen dronebilde 13. desember, 2023	80
Figur 66. Turmuligheter i delområde FFB6, start og målpunkt er illustrert med blå sirkler	81
Figur 67. Delområde FFB6 Flakstادتinden, hentet fra figur 47	81

Figur 68. Flakstad. Bildene er tatt på befarings august 2023, Henning Larsen	83
Figur 69. Turstier illustrert med blå linje og målepunkter for friluftsliv illustrert med blå sirkler.	84
Figur 70. Delområde FFB7 Flakstad, hentet fra figur 47	84
Figur 71. Tursti illustrert med blå linje og start og stoppunkt illustrert med blå sirkler	87
Figur 72. Delområde FFB8 Kråktuva, hentet fra figur 47	87
Figur 73. Rambergstranda, bilde tatt på befarings august 2023, Henning Larsen	89
Figur 74. Turstier illustrert med blå linje, fotballbane illustrert med blå sirkel	90
Figur 75. Delområde FFB9 Ramberg, hentet fra figur 47	90
Figur 76. Ramberg havn. Foto Statens vegvesen dronebilde 13. desember, 2023	92
Figur 77. Turmuligheter illustrert med blå linje og gjestehavn illustrert med blå sirkel	93
Figur 78. Delområde FFB10 Ramberg havn, hentet fra figur 47	93
Figur 79. Moltinden med utsiktspunktet «nubben» til venstre i bilde. Foto Statens vegvesen dronebilde 13. desember, 2023	95
Figur 80. Turstier illustrert med blå linje, utsiktspunkt og rekreasjonsområde illustrert med blå sirkler	95
Figur 81. Delområde FFB11 Moltinden, hentet fra figur 47	95
Figur 82. Spengerleira. Foto Statens vegvesen dronebilde 13. desember, 2023	98
Figur 83. Kommuneplanenes arealdel 2009 – 2021 Spengerleira	99
Figur 84. Delområde FFB11 Spengerleira, hentet fra figur 47	99
Figur 85. Vollandstinden sett fra nordsiden. Foto Statens vegvesen dronebilde 13. desember, 2023	101
Figur 86. Turstier illustrert med blå linje og målpunkter illustrert med blå sirkel	102
Figur 87. Delområde FBB13 Vollandstinden, hentet fra figur 47	102

## 9. Kilder

- 68North. (u.å). *Flakstadtind Lofoten Hiking Guide*. Hentet fra 68North: <https://www.68north.com/lofoten-hikes/hiking-flakstadtind/>
- 68North. (u.å). *Hiking Lofoten*. Hentet fra 68North: <https://www.68north.com/lofoten-hikes/>
- 68North. (u.å). *Lofoten hiking guide Blekketinden*. Hentet fra 68North Lofoten island photography: <https://www.68north.com/lofoten-hikes/hiking-blekketinden/>
- 68North. (u.å). *Lofoten Hiking Guide Vollandstind*. Hentet fra 68North: <https://www.68north.com/lofoten-hikes/hiking-vollandstind/>
- Flakstad kommune. (2010). *KOMMUNEPLANENS AREALDEL FOR FLAKSTAD KOMMUNE 2010-2021*.
- Flakstad kommune. (2010). *Temakart 4 Flakstad og Varied*. Hentet fra Kommuneplanens arealdel 2009 - 2021.
- Flakstad kommune. (2010). *Temakart 6 Ramberg*. Hentet fra kommuneplanens arealdel 2009 - 2021.
- Flakstad kommune. (2010). *Temakart 7 Bø og Kilan*. Hentet fra Kommuneplanens arealdel 2009 - 2021.
- Flakstad kommune. (2019). *Flakstadsamfunnet mot 2031*. Hentet fra Kommuneplanens samfunnsdel 2019 - 2031.
- Folkehelseloven. (2011). *Lov om folkehelsearbeid*. Hentet fra Helse- og omsorgsdepartementet: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2011-06-24-29>
- Frilufsloven. (1957). *Lov om frilufslivet*. Hentet fra <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1957-06-28-16>
- Klima- og miljødepartementet. (2016). *Meld. St. 18 (2015–2016). Friluftsliv — Natur som kilde til helse og livskvalitet*.
- Miljødirektoratet. (u.å). *Miljødirektoratet*. Hentet fra Naturbasekart: <https://geocortex02.miljodirektoratet.no/Html5Viewer/?viewer=naturbase>
- Miljøverndepartementet. (2013). *Najonal strategi for et aktivt friluftsliv*. Hentet fra En satsning på friluftsliv i hverdagen 2014 - 2020.
- Nasjonale turistveger. (u.å). *Lofoten*. Hentet fra Nasjonale turistveger: <https://www.nasjonaleturistveger.no/no/turistvegene/lofoten/>
- norskshavneguide. (2023, 08 03). *Ramberg*. Hentet fra norskshavneguide: <https://www.norskshavneguide.no/no/havn/ramberg>
- plan- og bygningsloven. (2008). *Lov om planlegging og byggesaksbehandling*. Hentet fra Kommunal- og distriktsdepartementet: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71>
- Strava. (2024). *Foot- and water sports*. Hentet fra Strava: [https://www.strava.com/maps/global-heatmap?sport=All&style=standard&terrain=false&labels=true&poi=true&cPhotos=true&gColor=mobileblue&gOpacity=100&pColor=orange&pCommutes=true&pHidden=true&pDate=ALL\\_TIME&pPrivate=true&pPhotos=true&pClusters=false&sType=al](https://www.strava.com/maps/global-heatmap?sport=All&style=standard&terrain=false&labels=true&poi=true&cPhotos=true&gColor=mobileblue&gOpacity=100&pColor=orange&pCommutes=true&pHidden=true&pDate=ALL_TIME&pPrivate=true&pPhotos=true&pClusters=false&sType=al)
- ut.no. (u.å). *Topptur til Moltinden*. Hentet fra ut.no: <https://ut.no/tur/115341/topptur-til-moltinden-696-moh/kart#15.55/68.08756/13.245031>
- Vegdirektoratet. (2021). *Konsekvensanalyser, Håndbok V712*. Statens vegvesen.
- visitlofoten. (u.å). *Flakstad*. Hentet fra visitlofoten: <https://visitlofoten.com/reisemal/flakstad-2/>
- visitlofoten. (u.å). *Surfing i Lofoten*. Hentet fra visitlofoten: <https://visitlofoten.com/tema/surfing-i-lofoten/>