

E10/ rv.85 Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukt

FORSLAG TIL REGULERINGSPLAN

Planbeskrivelse

Skredvoll langs Fv85 ved Langvatnet – Parsell 2

Reguleringsendring

KVÆFJORD KOMMUNE

Til offentlig ettersyn

TEKNISKE DATA

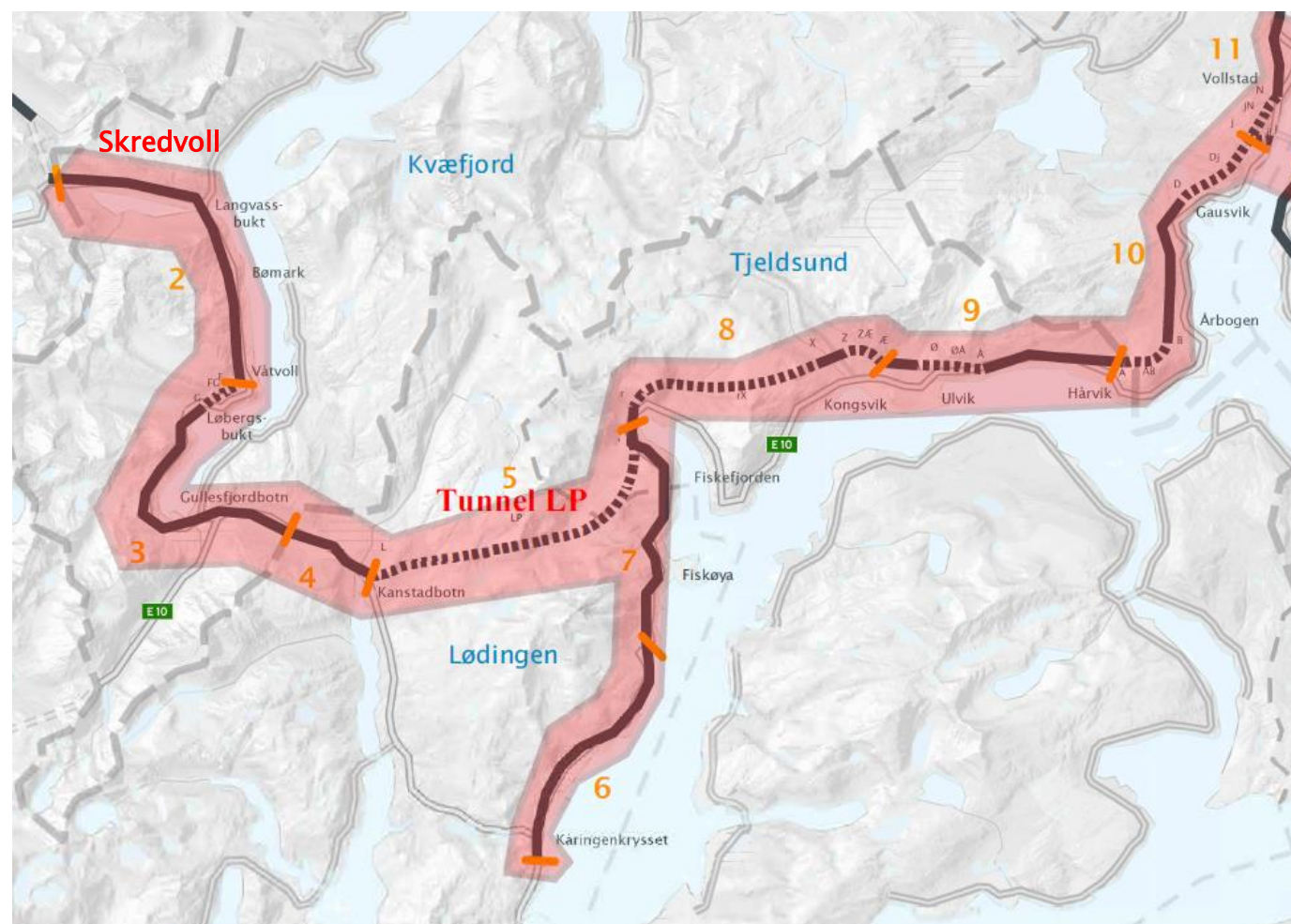
Plan ID: 1911_20180005

Fra profil: 0–10450 (sidearealer)

Dimensjoneringsklasse: H2

Fartsgrense: 80 km/t

Trafikkgrunnlag (ÅDT): 2330



OPS-strekningen E10/rv 85 Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukt

Forord

Statens vegvesen, Region nord, legger med dette forslag til reguleringsendring for Hålogalandsvegen E10/ rv.83/ rv.85 ut til offentlig ettersyn og høring i henhold til pbl. §12.10.

Planforslaget er utarbeidet av Statens vegvesen, Region nord. Statens vegvesen er også tiltakshaver for prosjektet.

Denne planbeskrivelsen gjennomgår dagens forhold og forutsetninger for planarbeidet. Plandokumentet inneholder en beskrivelse av tiltaket og en vurdering av virkninger og konsekvenser av de endringene som forslås.

Planforslaget består av følgende deler:

- Plankart og bestemmelser for utvidelse av skredvoll langs Langvatnet. Parsell 2
- Planbeskrivelse

Statens vegvesen Region nord

Februar 2019



Figur 1: Rv. 85 gjennom Langvassdalen

Innhold		
Forord.....	2	
1 Innledning	4	
1.1 Offentlig ettersyn	4	
2 Bakgrunn for planendringen	4	
2.1 Bakgrunn for reguleringsendringene.....	4	
3 Planprosess og medvirkning.....	4	
4 Rammer og premisser for planarbeidet	4	
5 Beskrivelse av prosjektet	5	
5.1 Skredvoll langs Langvatnet	5	
5.1.1 Beliggenhet	5	
5.1.2 Planområdet.....	5	
5.1.3 Landskapsbilde	6	
5.1.4 Nærmiljø og friluftsliv	6	
5.1.5 Naturmangfold.....	6	
5.1.6 Kulturmiljø.....	6	
5.1.7 Naturressurser	6	
5.1.8 Reindrift.....	6	
5.1.9 Grunnforhold	6	
6 Forslag til endringer	7	
6.1 Skredvoll.....	7	
6.1.1 Endringer i planbestemmelsene	7	
6.1.2 Tekniske forutsetninger	7	
6.1.3 Nærmere beskrivelse av planstrekningen og endringene	7	
6.1.4 TS- revisjon	8	
6.1.5 Fravik.....	8	
6.1.6 Nærmere beskrivelse av planstrekningen og endringene	8	
7 Konsekvenser av planendringen	9	
7.1 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning	9	
7.2 Vurdering av virkninger av tiltaket	10	
7.2.1 Parsell 2 Skredvoll	10	
7.3 Naboer	11	
7.5 Risiko og sårbarhetsanalyse.....	11	
8 Gjennomføring av forslag til plan.....	11	
8.1 Fremdrift og finansiering – utbyggingsrekkefølge.....	11	
8.2 Trafikkavvikling i anleggsperioden.....	12	
8.3 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)- og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen	12	
9 Sammendrag av innspill.....	12	
10 Vedlegg	12	

1 Innledning

Reguleringsplan for Hålogalandsvegen E10/rv. 83/rv. 85 ble vedtatt 20. juli 2017.

Det ble varslet oppstart av reguleringsendringer av vedtatt plan den 4. desember 2017 på strekningen Kåringen–Fiskefjorden. Planendringene ble vedtatt i Tjeldsund kommunestyre 21.06.18 og i Lødingen kommunestyre 14.06. 2018. I mai 2018 ble det varslet oppstart av ni nye reguleringsendringer på strekningen Langvassdalen – Tjeldsund bru. Høringsfristen var satt til 29. juni 2018.

Årsaken til endringene er i hovedsak behov for mer areal til rigg/deponi og bedre byggbarhet, samt behov for ny skredsikring og tiltak på grunnforhold.

Reguleringsendringen som omtales i det videre i denne planbeskrivelsen gjelder utvidelse av skredvoll langs Langvatnet i Kvæfjord kommune.

For grundigere omtale av prosjektets og reguleringsplanens bakgrunn, overordnede forutsetninger, fullstendig beskrivelse og konsekvensanalyse med mer, vises det til gjeldende reguleringsplan for E10 rv.83/ rv.85 Hålogalandsvegen.

Forslaget til planendring er omtalt i denne planbeskrivelsen og er vist på vedlagte plankart med bestemmelser.

Det presiseres at forslaget gjelder en endring av en del av gjeldende plan, og at det kun er det som er endret som skal behandles nå, og som det ønskes merknader til.

1.1 Offentlig ettersyn

Planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i tiden 15.03. 2019 – 03.05.2019 på følgende steder:

- Kvæfjord kommune, Servicetorget, Rådhuset, Rådhusvegen 27
- Statens vegvesen, Region nord, Postboks 1403, 8002 BODØ
- Internett:
 - www.lodingen.kommune.no
 - www.vegvesen.no/Vegprosjekter/halogalandsvegen/nyhetsarkiv

Varsel om offentlig ettersyn blir kunngjort i Harstad Tidende og Bladet Vesterålen. Grunneiere og rettighetshavere vil få skriftlig melding om dette. Planforslaget blir samtidig sendt ut på høring til offentlige instanser.

Eventuelle merknader til planforslaget (selve endringen av gjeldende reguleringsplan) må innen 03.05.2019 sendes skriftlig til: Statens vegvesen Region nord, Postboks 1403, 8002 Bodø, eller firmapost-nord@vegvesen.no

Kontaktperson i Kvæfjord kommune: Helge Stoltenberg, tlf.: 77023128

E-post: helge.stolteberg@kvaefjord.kommune.no

Kontaktperson i Statens vegvesen: Unni Kufaas, tlf. 99 27 86 56

E-post: unni.kufaas@vegvesen.no

Statens vegvesen lager en oppsummering av innkomne merknader, og foretar eventuell justering av planforslaget før dette sendes kommunen for politisk behandling.

Kommunens vedtak kan påklages Miljøverndepartementet iht. Plan- og bygningslovens §12 –12. Avgjørelsesretten i klagesaker er delegert til Fylkesmannen. Eventuell klage stiles til Fylkesmannen og sendes til kommunen.

2 Bakgrunn for planendringen

2.1 Bakgrunn for reguleringsendringene

Reguleringsendringene gjennomføres for å redusere risiko, samt for å sikre bedre byggbarhet av veganlegg og tilstrekkelig plass til midlertidig rigg- og anlegg, samt permanente deponier.

I Langvassdalen gjelder reguleringsendringen utvidelse av planlagt skredsikring/skredvoll på bakgrunn av oppdatert kunnskap om potensiell skredfare.

3 Planprosess og medvirkning

2018

- 22.05.2018 Oppstartsmøte reguleringsplan med Kvæfjord kommune
- 12.11.2018 Møte med sektormyndighetene

Det vises også til kap. 9 og sammendrag av innkommende merknader i forbindelse med varsel om planoppstart mai 2018.

4 Rammer og premisser for planarbeidet

Reguleringsplaner

Vedtatt reguleringsplan med konsekvensutredning for E10/rv. 83/rv. 85 Hålogalandsvegen.

5 Beskrivelse av prosjektet

5.1 Skredvoll langs Langvatnet

5.1.1 Beliggenhet

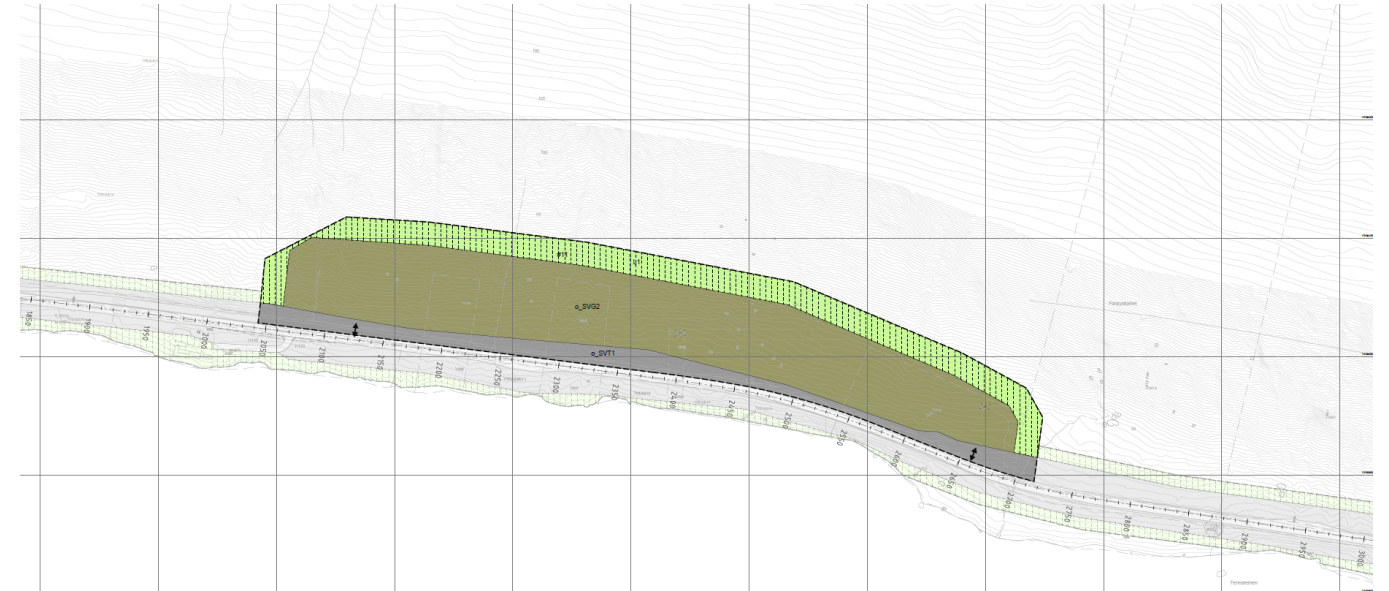
Planområdet omfatter sidearealer til rv. 85 langs Langvatnet, i henhold til vedtatt reguleringsplan for Hålogalandsvegen. Eksisterende rv. 85 følger vannet langs bratte fjellsider. Figurene under viser ny reguleringsendring over statlig vedtatt reguleringsplan for E10/rv.83/ rv.85 Hålogalandsvegen og lokalisering av planområdet. Planområdet for reguleringsendringen av vedtatt plan for Hålogalandsvegen, skredvoll, er vist i figuren under, og gjelder kun selve skredvollen med adkomst fra Fv85.

5.1.2 Planområdet

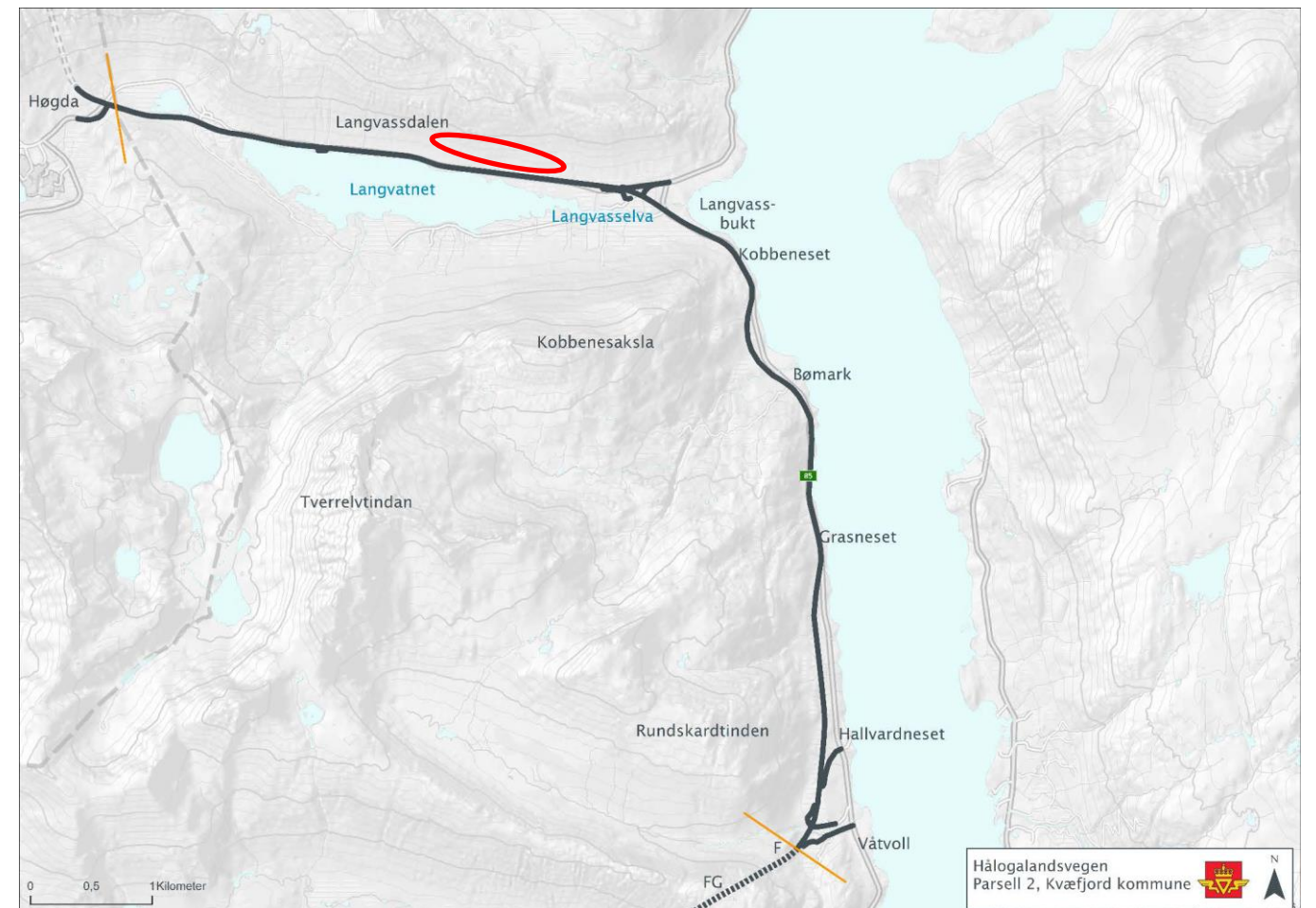
Planområdet er utvidet i nordlig retning. Dette for å tilrettelegge for mer areal til planlagt skredvoll.

I det følgende beskrives E10/rv.83/ rv.85 Hålogalandsvegen eksisterende forhold for utvidet området, og der endringen vil påvirke dagens situasjon. For fullstendig beskrivelse av dagens situasjon vises det til statlig vedtatt reguleringsplan for Hålogalandsvegen og delrapport for parsell 2.

For beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet når det gjelder trafikkforhold, trafikk tall, trafiksikkerhet og teknisk infrastruktur vises det til kap. 5, 6 og 7 i delrapport for rv. 85 kommunegrense Kvæfjord – Våtvoll og vedtatt statlig reguleringsplan for E10/rv.83/ rv.85 Hålogalandsvegen.



Figur 2: Reguleringsplanendring P2. Vedtatt statlig plan fremkommer med duse farger under.



Figur 3: Planområdets lokalisering vist med rød sirkel

5.1.3 Landskapsbilde

Planområdet strekker seg fra kommunegrensen ved Sigerfjordtunnelen til Langvassbukta. Strekningen ligger i landskapsregion 32 Fjordbygdene i Nordland og Troms. Regionene er en typisk fjord- og fjellregion der fjordtrauet er det dominerende landskapselementet. De vanligste fjellformene er høye og rolige avrundede fjellmassiv som brytes opp av steile fjellsider, spisse tinder, U-daler, botner og hengende sidedaler. Relieffet er ofte stort, og helningen på skråningene varierer fra slake åssider til stupbratte fjellsider. Fjordene er brede ved munningen mens lenger inn i landet er fjordarmen smal, ofte med godt innsyn til motsatt bredde. Mellom fjordflaten og fjellfoten finner vi ofte en smal strandflate. Både fiske, jordbruk, båtbygging og industri har hatt stor betydning for bosettingsmønsteret i regionen. Særlig typisk for regionene er en smal stripe dyrka mark langs fjorden. Spredte gårder og små røde naust i fjæra er karakteristisk for bebyggelsesstrukturen. Regionene har opplevd en stor nedgang i antall aktive gårdsbruk, og kulturlandskapet er under sterkt press.

Vegen i landskapet

Den første delen av strekningen etter tunnelen går gjennom et dallandskap som gradvis åpner seg mot Gullesfjorden. Terrenget langs strekningen er stedvis sidebratt. Dagens veg har en nøktern standard og ligger stort sett lett i landskapet. Dens skala er underordnet landskapets elementer og veggen er tilpasset landskapets terrengformer. Reiseopplevelsen langs strekningen vil variere med kjøreretning og årstidene, og anses som god.

Det er utarbeidet en egen konsekvensutredning for tema landskap for kommunene Kvæfjord, Lødingen, Tjeldsund og Harstad. Fagrapporten kan leses på vegvesen.no / vegprosjekter.

5.1.4 Nærmiljø og friluftsliv

Området knyttet til den eksisterende riksveien er gjennomfartsåre for fastboende og turister, samt næringstransport, men inkluderer også noe randbebyggelse og friluftslivsområder.

I Langvassdalen er Langvatnet et attraktivt anadromt fiskevann med flere omkringliggende fritidsboliger, og er dermed også et naturlig utgangspunkt for fotturer. Arealet på vestsiden av veg har liten verdi for friluftsliv (Ref. konsekvensutredning for nærmiljø og friluftsliv til vedtatt reguleringsplan for rv.83, rv.85 og E10 Hålogalandsvegen).

5.1.5 Naturmangfold

Det er innhentet kunnskap om naturmangfold i tilgjengelige kilder som naturbasen (miljodirektoratet.no), artskart (artsdatabanken.no) og berggrunn- og løsmassekart (ngu.no). Det har ikke vært gjennomført ny befaring i forbindelse med reguleringsendringen. Kunnskapsgrunnlaget blir regnet som tilstrekkelig jamfør Naturmangfoldloven § 8 der det heter at kravet til kunnskapsgrunnlag skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

Det utvidete arealet har bjørkeskog med innslag av andre løvtrær, noe tidligere beitemark og noe åpen rasmark. Det er samme vegetasjonstyper som eksisterende planforslag og hvor konsekvensutredningen

for naturmangfold ga arealet liten verdi i henhold til metodikken for konsekvensanalyser (V712). Det er ikke registrert truede arter i området (kategoriene VU, EN, CR i artsdatabanken). Det er heller ikke registrert truet naturtype her. Det er registrert en forekomst av tretåspett (mulig hekking) i området. Tretåspett er regnet som livskraftig, men forekomsten indikerer en del død ved i området. I tillegg er det registrert forekomst av sivspurv og bergirisk i området. Disse er nær truet på Norsk Rødliste for arter og bergirisk er norsk ansvarsart. Disse artene er ikke knyttet spesifikt til planområdet med gjelder hele dalføret som sådan. Planutvidelsen berører ikke vassdrag annet enn små bekker, som på grunn av bratthet ikke regnes å være fiskeførende.

5.1.6 Kulturmiljø

Det er ikke kjent kulturminneverdier i konflikt med eller i nærhet til foreslåtte endringer.

5.1.7 Naturressurser

Skogressursene som inngår eller ligger tett på planområdet varierer i størrelse og bonitet. Flere plantefelt forekommer, men i begrenset størrelse og utbredelse. De eldste plantefeltene har blitt høstet over lengre tid. Terrenget er flere plasser svært bratt, noe som setter begrensninger for skogdrift. Skogen innenfor planområdet består av lav bonitet eller impediment skog. Det aktuelle arealet for planendringen er gitt liten verdi i konsekvensutredning for naturressurser til vedtatt reguleringsplan for rv.83, rv.85 og E10 Hålogalandsvegen.

5.1.8 Reindrift

Planområdet ligger innenfor et større areal som brukes som tidlig vinterbeite. Dette er mindre intensivt brukte areal i lavereliggende områder (Landbruksdirektoratet, 2016). En flyttlei krysser eksisterende veg øst av Langvatnet, mot beiteområder lengre nord, og er en del av et større flyttlei-nettverk, som bl.a. strekker seg til Gullesfjordbotn og Kanstadbotn. Aktuelt areal for planendringen ligger i bratt terreng ned mot veg.

5.1.9 Grunnforhold

Geoteknikk

Det er utført en rekke grunnundersøkelser i planområdet, disse viser på at løsmassene består av morene.

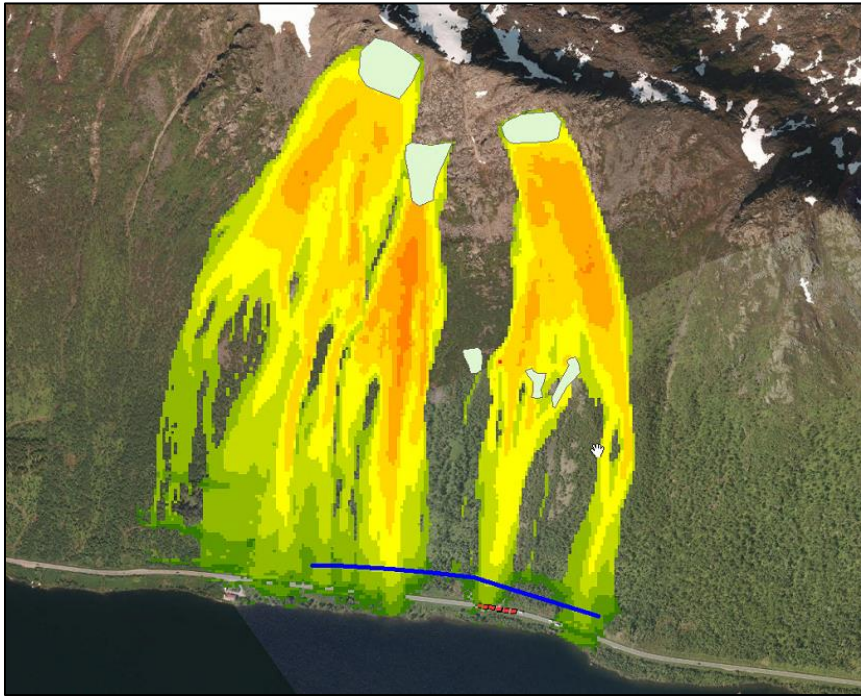
Geologi

Løsmassekart fra NGU viser at løsmassene i området består av skredmateriale.

Skred- og drivsnøforhold

Planlagt ny veg i Langvassdalen følger stort sett samme trasé som eksisterende rv. 85 langs nordsiden av Langvatnet. Langs strekningen er det tidligere registrert snøskred på veg fra løsneområder oppe i

Setertinden til ca. 800 moh. Nye observasjoner, diskusjon med lokalkjente og skredfaglige vurderinger med skredsimuleringer i 2018 viser at et noe større område (ca. 500m) langs vegen er skredutsatt.



Figur 4: Skredsimuleringer i RAMMS viser mulige utløp for snøskred mot rv. 85 langs nordsiden av Langvatnet, kilde Gunne Håland, Statens vegvesen/VD, sept. 2018. Planlagt skredvoll grovt skissert med blå linje.

6 Forslag til endringer

6.1 Skredvoll

De foreslåtte endringene innebærer:

- Regulert skredvoll utvides i lengde og bredde, og reguleres med adkomstmulighet fra begge sider av vollen.

6.1.1 Endringer i planbestemmelsene

Forslag til reguleringsendring omfatter ingen endringer i reguleringsbestemmelsene for gjeldende reguleringsplan.

6.1.2 Tekniske forutsetninger

Planlagt skredsikringsvoll (fangvoll) mot snøskred foreslås nå utvidet både mot øst, og med økt høyde i vestlig del. I tillegg er også ved begge ender av vollen tatt inn driftsveger for tilkomst til vollområdet i ettertid.

Total planlagt voll-lengde er ca. 500m (vegprofil ca. 2140 – 2640), og vertikal effektiv høyde opptil ca. 10 meter. Denne reguleringsendringen tar hensyn til areal for en slik utvidet skredvoll.

Skredfaglig rapport nr. 50831-SKRED-001 fra 2017 viser ellers utfyllende informasjon fra parsell 2, men med utvidet skredsikringsvoll i område 2B Langvatnet som beskrevet over.

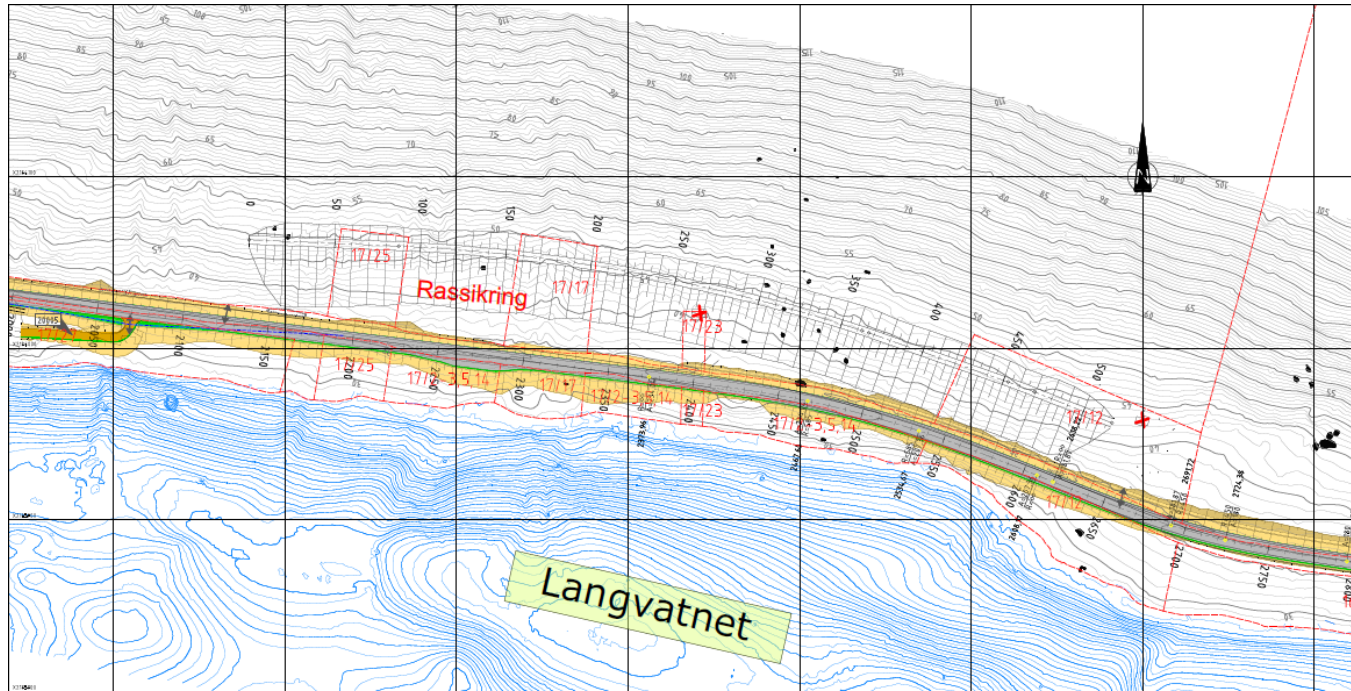
6.1.3 Nærmere beskrivelse av planstrekningen og endringene

Strekningen fra kommunegrense Kvæfjord til Våtvoll (parsell 2) er 10,4 km. Endringen som er gjort i forhold til gjeldende reguleringsplan, dreier seg i hovedsak om sidearealer langs en 0,7 km lang strekning, fra profil 2043–2718. Reguleringsendringen innebærer risikoreducerende tiltak, en utvidelse av planlagt skredvoll på oversiden av riksvegen.

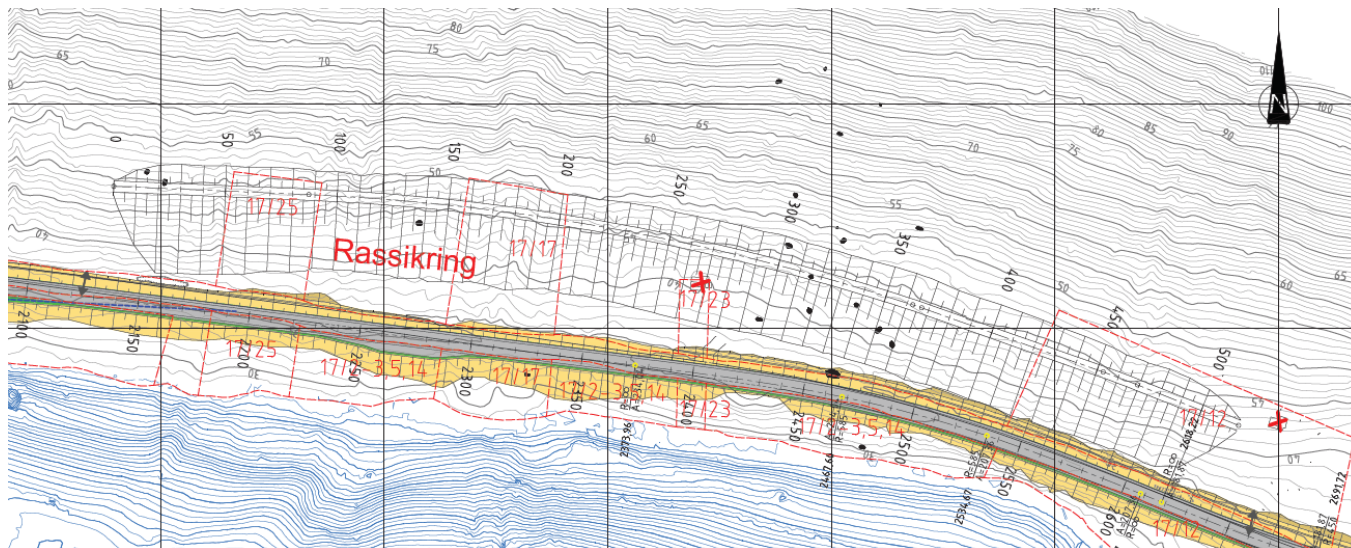
Skredvollen utvides i begge ender i lengderetning og i dybde. Rigg- og anleggsbeltet (L1 #11) utvides parallelt med annen veggrunn grøntarealer (Skredvollen medfører innløsning av to mindre bygninger (Gnr/bnr 17/23 og 17/12).

Det planlegges for adkomst/driftsadkomst til skredvollen, regulert med adkomstpil på begge sider av skredvollen.

Det vises til tegningshefte for Parsell 2 og figurer nedenfor.



Figur 5: Kopi fra C-tegning (C004_b) fra profil 2000–2800.



Figur 6: Utsnitt fra C-tegning (C004_b), aktuell skredvoll fra profil 2040–2650.

6.1.4 TS- revisjon

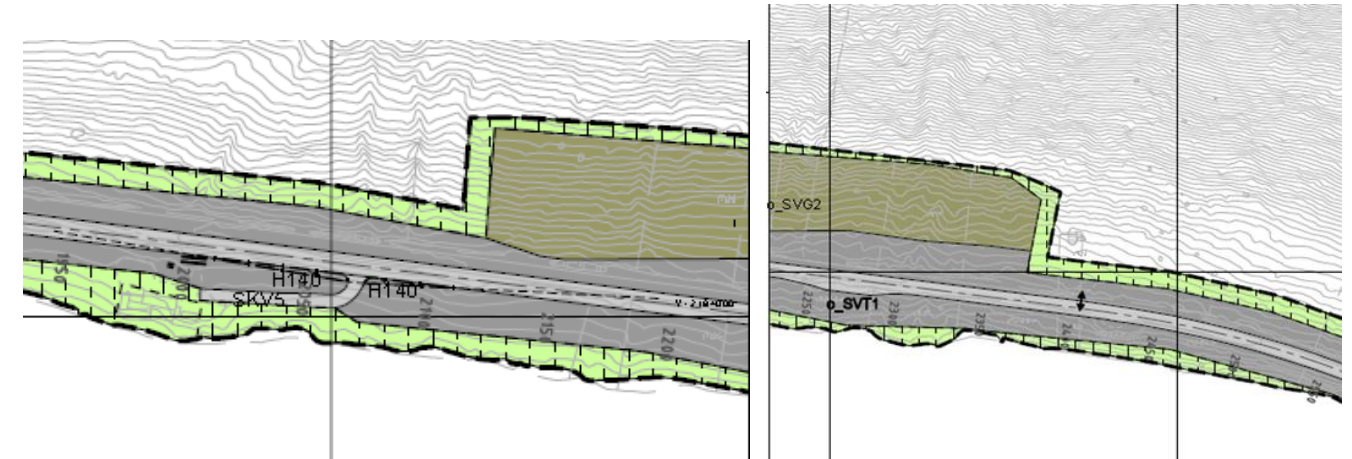
Det er ikke ansett nødvendig å foreta TS-revisjon av planendringen ettersom det kun gjelder regulering av sidearealer til veg.

6.1.5 Fravik

Det er ikke grunnlag for å søke om fravik for planendringen, ettersom det kun gjelder regulering av sidearealer til veg.

6.1.6 Nærmere beskrivelse av planstrekningen og endringene

Utsnitt fra gjeldende reguleringsplan for Hålogalandsvegen

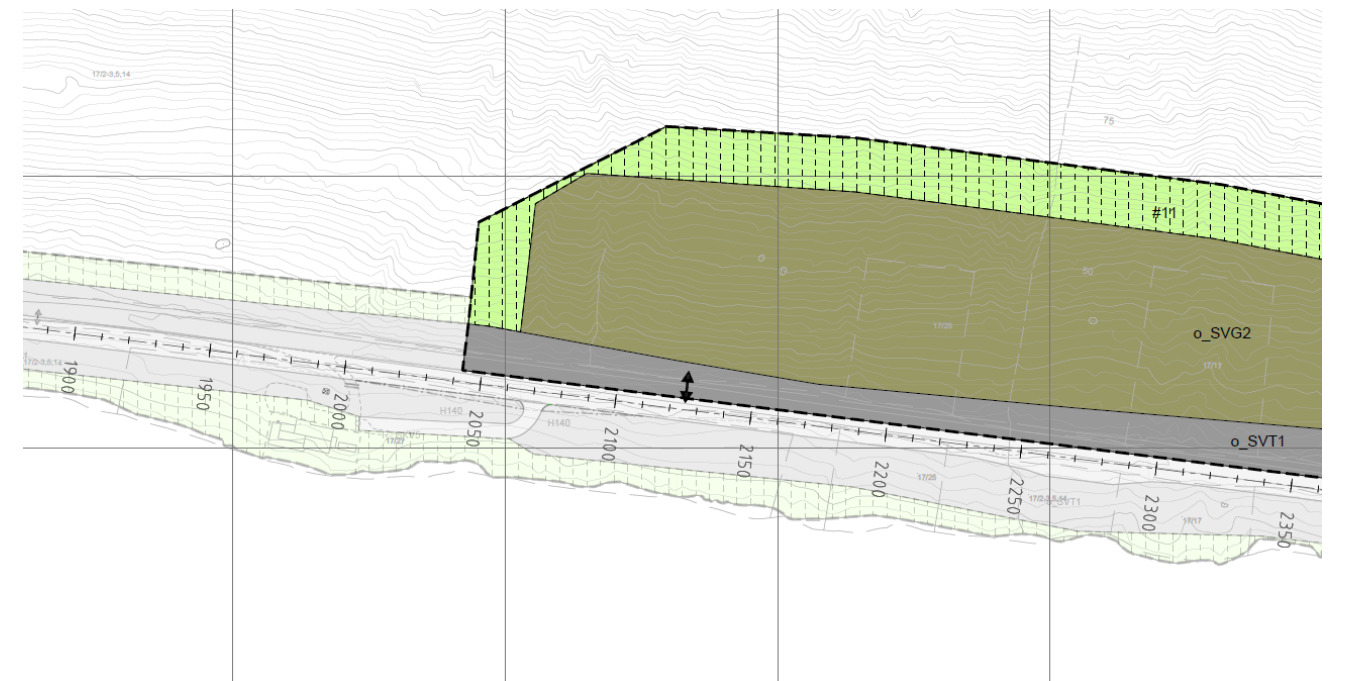


Figur 7: Utsnitt fra gjeldende reguleringsplan for P2 med aktuell skredvoll ved Langvatnet

Utsnittene ovenfor viser vedtatt reguleringsplan for aktuell strekning fr reguleringsendringen og regulert skredvoll.

Utsnitt fra forslag til reguleringsendring

Utsnittene nedenfor viser nytt forslag til planendring som innebærer utvidet skredvoll.



Figur 8: Utsnitt fra forslag til reguleringsendring, viser adkomstmulighet i nord for drift av anlegget



Figur 9: Utsnitt fra forslag til reguleringsendring, viser adkomstmulighet i sør for drift av anlegget, samt at to små bygninger forutsettes fjernet

7 Konsekvenser av planendringen

Planbeskrivelsen og delrapporter til vedtatt statlig reguleringsplan for E10/rv. 83/rv. 85 Hålogalandsvegen omfatter en fullstendig konsekvensutredning (KU) på trafikk – og samfunnsøkonomiske prissatte tema, samt alle ikke-prissatte tema slik som landskapsbilde, naturmangfold, nærmiljø og friluftsliv, kulturmiljø, naturressurser og reindrift.

Det er videre utført vegstøyberegninger for vedtatt veglinje, samt utarbeidet fagutredninger/rapporter på fagtema som geologi, geoteknikk, skred og drivsnø, elektro og bru- og konstruksjoner.

Konsekvensanalysen er utarbeidet i henhold til metodikken i håndbok V712 Konsekvensanalyser, som bygger på prinsippet om vurdering av verdi og omfang som grunnlag for å fastsette konsekvens.

7.1 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Ny forskrift om konsekvensutredning ble vedtatt 01.07.2017. Forskriften ligger til grunn når KU-plikten for omreguleringer av Hålogalandsvegen skal vurderes.

Forskriften skiller mellom planer som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram, jf. Forskriften § 6, og planer som etter § 8 som skal vurderes nærmere og konsekvensutredes dersom de har vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. For reguleringsplaner etter § 8 som skal konsekvensutredes er det ikke krav om planprogram

Forholdet til § 6 og krav om KU og planprogram for tiltak i vedlegg I

Forskriften § 6 annet ledd bokstav a) og b) angir hvilke planer etter plan- og bygningsloven som alltid skal behandles etter forskriften, som skal konsekvensutredes og ha planprogram. Punkt a) omhandler krav om konsekvensutredning og planprogram for kommuneplanens arealdel, regionale planer, kommunedelplaner og områderegulering. Under punkt b) framgår det at reguleringsplaner etter plan og bygningsloven for tiltak i vedlegg I alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding.

Reguleringsendringene vil ikke omfattes av § 6, annet ledd, bokstavene a) og b). Dette begrunnes i at vedtatt reguleringsplan for Hålogalandsvegen er en detaljreguleringsplan hvor konsekvensutredningen er gjort på tiltaksnivå. Tiltakene i reguleringsendringene vil heller ikke omfattes av vedlegg I, da investeringskostnadene for tiltakene i reguleringsendringene ikke vil være mer enn 750 millioner kr. (Jf. Vedlegg I, 7 e).

Reguleringsendringene omfattes ikke av §6 som krever planprogram, men skal vurderes nærmere og konsekvensutredes dersom de har vesentlige virkninger for miljø eller samfunn.

Forholdet til § 8 og vurdering av om konsekvensutredningsplikt utløses

Forskriften § 8 omhandler planer der det kreves en nærmere vurdering av om konsekvensutredningsplikt utløses. I § 8, andre ledd, bokstaven b) framgår det at reguleringsplaner for tiltak i vedlegg II skal konsekvensutredes, dersom de kan få vesentlige virkninger etter § 10.

Reguleringsendringene kommer inn under vedlegg II, punkt 10, bokstaven e) Infrastrukturprosjekter, og bygging av veier. Dette tilsier at det skal gjøres en vurdering av om tiltakene i reguleringsendringene krever konsekvensutredning jf. kriteriene i § 10.

§ 10 og vurdering av om plan eller tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn

Statens vegvesen har i samråd med planmyndighet, Kvæfjord kommune vurdert tiltaket opp mot § 9, og har kommet fram til at denne reguleringsendringen ikke vil medføre vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Følgelig vurderes det at reguleringsplanen ikke omfattes av forskrift om konsekvensutredning. Vurderingen ble tatt med bakgrunn i kjent kunnskap og vedtatt reguleringsplan med konsekvensutredning.

Tidligere utredninger for ikke-prissatte konsekvenser

Varsel om planstart for Hålogalandsvegen ble kunngjort 13.10.2015. For å sikre muligheten til å justere trasevalget dersom utfordringer innenfor geologi, grunnforhold og ikke-prissatte konsekvenser, ble plangrensen satt med rikelig bredde på begge sider av traseen. Plangrensen definerte også undersøkelsesområdet for de ulike fagtema. Konsekvensutredningene for ikke-prissatte konsekvenser og andre undersøkelser som er vedlegg til vedtatt reguleringsplan for Hålogalandsvegen er gjort innenfor undersøkelsesområdet.

Som en del av arbeidet med reguleringsendringene er det gjort faglig oppdaterte vurderinger av de samme temaene som ble vurdert i arbeidet med vedtatt statlig reguleringsplan for E10/rv.83/ rv.85 Hålogalandsvegen. Disse faglige vurderingene er gjengitt i dette kapittelet.

7.2 Vurdering av virkninger av tiltaket

7.2.1 Parsell 2 Skredvoll

Reguleringsendringen gjelder kun selve skredvollen langs veg ved Langvatnet. I det videre presenteres virkninger av planendringen.

Landskap

I området vil det etableres en skredvoll på ca. 500m med en høyde på ca. 10 m. Denne vil bli et markert nytt og dominerende element i landskapsrommet. Fyllingssiden mot veibanen vil ha en helning på 1:1,5. Denne vil med tiden revegeteres med stedlige toppmasser og frøbankjord og slik bli mer integrert del av landskapet.

Konsekvenser i anleggsfase

I anleggsfasen berøres store deler av arealet avsatt til skredvollen og midlertidig rigg- og anleggsbelte. Vegetasjon langs traseen fjernes, og fyllinger og skjæringer blir liggende åpne. I anleggsperioden vil derfor tiltaket stedvis se dramatisk ut, og konsekvensene i anleggsfasen vil være betydelig større enn de permanente konsekvensene.

Landskapstilpasninger og videre arbeid

Det er utarbeidet en formingsveileder for E10/rv.83/rv.85 Hålogalandsvegen. Formingsveilederen gir forslag til løsninger og tiltak for å sikre et godt og helhetlig veganlegg. Videre følger viktige momenter fra denne:

Terrenginngrep skal som en hovedregel begrenses og skje mest mulig skånsomt. Fyllinger, skjæringer og andre tiltak i terrenget i tilknytning til veganleggene skal ha en god landskapsmessig utforming som harmonerer med eksisterende terreng. Utforming av fjellskjæringer og sidetak skal gjøres i samarbeid med landskapsarkitekt. Formingsveilederen gir prinsipielle føringer for sideterrengets helning, men det skal likevel gjøres individuelle vurderinger for å sikre god terrengtilpasning.

Eksisterende vegetasjonsdekke og vekstmedium skal i forbindelse med bygging av veganlegget tas av med forsiktighet, og mellomlagres på angitte områder i byggefasen. Toppmasser (frøbankjord) og traumasser skal lagres separat. Som hovedregel skal berørte arealer i naturområder revegeteres på naturlig måte med frøbankjord/ toppjord. Dersom det ikke er nok egnede toppmasser til revegeteringen skal ny toppjord lages/ kjøpes. Tilført vekstmedium skal være ugressfritt. For å unngå spredning av typiske kulturplanter til skogsområdene skal masser med ulik beskaffenhet, eksempelvis skogsmasser og matjord, lagres separat. Skogsmasser skal ikke lagres på kulturmark, og matjord skal ikke mellomlagres i utpregede naturområder.

Detaljer vedrørende materialvalg og vegutstyr skal avklares i byggeplanfasen i samarbeid med landskapsarkitekt. Formingsveilederen gir føringer og prinsipper for materialbruk, farger og formspråk.

Inngrep i strandsonen langs Langvatnet skal som hovedregel unngås. Der dette ikke er mulig bør inngrepet begrenses og berørt strandsonen reetableres.

Nærmiljø og friluftsliv

Reguleringsendringene innebærer ingen endrede forhold for nærmiljø og friluftsliv i permanent situasjon.

Naturmiljø

Naturarealene i utvidelsen er lik de i eksisterende planområde og har ikke registrerte viktige naturtyper eller truet eller sårbar vegetasjon eller fauna.

Planutvidelsen er vurdert til ikke å ha vesentlige negative innvirkninger på naturverdier eller komme i konflikt med forvaltningsmål for naturtyper eller arter, jamfør naturmangfoldloven (nml) §§ 4 og 5. Forekomst av hekkende tretåspett gir ikke grunnlag for å justere/endre planen da arten er livskraftig og tilsvarende habitat er vanlig langs hele fjellsiden langs Langvatnet. Tiltaket vurderes heller ikke å ha vesentlig betydning for sivspurv og bergirisk i området. Kunnskapsgrunnlaget er vurdert som tilstrekkelig i forhold til tiltakets omfang og karakter (nml § 8). Det er ikke registrert fremmedart i planområdet. Sammen med at det ikke er registrert sårbar natur/arter gjør dette at føre var prinsippet ikke kommer til anvendelse (nml § 9). Samlet belastning (nml § 10) anses ikke relevant da det ikke er spesielle naturverdier som må hensyntas.

Kulturmiljø

Foreslåtte endringer vurderes til å få ingen negativ virkning for kjente kulturminner i området.

Tiltakshaver har meldeplikt etter kulturminneloven. Dersom det under anleggsarbeidet oppdages gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, skal arbeidet stanses omgående og beskjed gis til Troms fylkeskommune og Sametinget, jf. kulturminneloven § 8 andre ledd.

Naturressurser

Virkningen anses å være uendret i forhold til vedtatt reguleringsplan. Liten konsekvens for aktuelt planområde.

Reindrift

Virkningen anses å være uendret i forhold til vedtatt reguleringsplan.

Massehåndtering

Skredvollen kan bygges med overskuddsmasser fra vegprosjektet. Utvidelse av skredvollen øker kapasiteten for egenbruk av masser i noe grad.

Geologi

Se kap. 5. for beskrivelse. Planendringen medfører ikke endrede virkninger forhold til vedtatt plan.

Skred, drivsnø

Drivsnøforhold påvirkes lite av denne reguleringsendringen med større skredvoll.

Geoteknikk

Da løsmassene i området består av morenemasser vurderes det ikke å være behov for geotekniske tiltak for etablering av skredvoll.

Elektro

Nedgravd kabel fra Sigerfjordtunnelen til Langvassbukta tilhørende Vesterålskraft må omlegges/endres som følge av vedtatt reguleringsplan. Planendringen kommer ikke i berøring med kabelen.

7.3 Naboer

Planendringen medfører innløsning av ytterligere en bygning (Gnr/bnr 17/12) i forhold til vedtatt plan.

7.5 Risiko og sårbarhetsanalyse

Som en del av vedtatt statlig reguleringsplan for Hålogalandsvegen E10/Rv.83/Rv.85 ble det gjennomført risikoanalyse for hele strekningen. Det vises til en egen rapport «Risikoanalyse Hålogalandsvegen – Parsell 2 – Kommunegrense Kvæfjord – Våtvoll».

Forholdet til uønskede hendelser i forhold til veg og tunnel (ikke tunnel på strekningen) anses som uendret i forhold til opprinnelig risikoanalyse for parsell 2. Og det er kun forhold knyttet til ytre miljø som kan få endringer i forhold til opprinnelig risikoanalyse.

Kulturminner	Landskap	Naturmangfold	Naturressurser
Ingen merknader.	Inngrep i strandsonen langs Langvatnet skal som hovedregel unngås.	Ikke bemerket noe på dette området. Har ikke registrert viktige naturtyper, truet eller sårbar vegetasjon eller fauna.	Det er ikke registrert naturressurser innenfor det aktuelle området (NGU.no).
Nærmiljø og friluftsliv	Skred, flom og ras	Veg og vegmiljø	Vann og avløp, strømledninger ol.

Uendret	Tiltaket gjelder sikring mot skred og medfører en forbedring, men også mer aktivitet i et skredfarlig område i anleggsfasen.	Uendret	Uendret
---------	--	---------	---------

En samlet vurdering av risiko og sårbarhet i forbindelse med de foreslåtte endringene av reguleringsplanen vil ikke påvirke konklusjonene fra ROS-analysen.

8 Gjennomføring av forslag til plan**8.1 Fremdrift og finansiering – utbyggingsrekkefølge**

Parsellene 2, 4, 5, 6, 7, 8 og 10 i Kvæfjord, Lødingen, Tjeldsund og Harstad kommuner som omfattes av omreguleringene, inngår i prosjekt E10/rv. 85 Tjeldsund-Gullesfjordbotn-Langvassbukta. Stortinget har besluttet at prosjektet skal gjennomføres som Offentlig Privat Samarbeid, heretter kalt OPS-prosjekt. Statens vegvesen vil inngå en kontrakt med en OPS-leverandør som skal prosjektere, finansiere, bygge, samt drifte og vedlikeholde veganlegget i 25 år fra vegåpning.

I Nasjonal Transportplan 2018–2029 (NTP) med tilhørende Handlingsprogram 2018–2023 er prosjektet prioritert med planlagt byggestart i 2021. I NTP er prosjektet gitt en kostnadsramme på 8 700 mill 2018-kroner, hvorav 7 550 mill i statlig finansiering og 1 150 mill i brukerfinansiering.

Med bakgrunn i Handlingsprogrammet legger vi til grunn følgende fremdriftsplan:

- Lokalpolitisk behandling av brukerfinansieringen gjennomført innen desember 2018
- Reguleringsendringer Kvæfjord, vedtas innen juni 2019.
- Stortingsbehandling om finansiering og igangsetting innen desember 2019
- Anskaffelse av OPS-leverandør med kontraktsignering innen mars 2021
- Byggestart vår/sommer 2021
- Vegåpning i 2025/2026

Det er ikke besluttet utbyggingsrekkefølge for strekningene som inngår i OPS-prosjektet. Dette vil fastsettes i kontrakten mellom Statens vegvesen og OPS-leverandøren. I kontrakten vil også tidspunkt for vegåpning fastsettes, herunder også om det blir åpning av delstrekninger før hele strekningen åpnes.

8.2 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Risiko knyttet til trafikkavvikling i anleggsfasen vil være den samme som ved gjeldende reguleringsplan. Det vil være noe risiko knyttet opp mot ordinær trafikkavvikling i anleggsperioden på denne parsellen, da deler av parsellen skal bygges ut i eksisterende trasé og det ikke finnes veg til omkjøring.

8.3 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)- og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen

Forslaget til reguleringsendringer vil ikke påvirke konsekvens for sikkerhet, helse- og miljø samt ytre miljø, og det vises derfor til omtale av temaene i gjeldende reguleringsplan. I tillegg presiseres landskapshensyn nedenfor:

Innspill til YM-plan, landskapshensyn

- Anleggsområdet bør ikke omfatte mer areal en det som er nødvendig. Vegetasjon som skal bevares sikres med anleggsgjerde da dette vil kunne påvirke permanent omfang.
- Unngå mellomlagring av masser i sidebratt terreng – smalt anleggsbelt.
- Unngå skader på høyere vegetasjon.
- Riggområdene bør holdes ryddige. Det bør utarbeides riggplaner slik at ikke større areal enn nødvendig beslaglegges.
- Anleggsveger bør anlegges slik at de ikke gir permanente terrenginngrep.
- I rigg- og marksikringsplanen bør det gis detaljerte føringer for masseflytting for å sikre en god revegetering og unngå spredning av uønskede arter i anlegget.

9 Sammendrag av innspill

Nedenfor følger en oppsummering av innkommende merknader i forbindelse med melding om oppstart av reguleringsendringene perioden 30. mai – 29.juni 2018. Det vises til *fullstendig merknadsbehandling vedlagt reguleringsplanen med kopi av innsendte merknader.*

Mimenr.	Journalført	Avsender	Merknad	Svar fra SVV
18/54796-16	25.06.2018	Forsvarsbygg	Ingen merknader til reguleringsendringene på de berørte parsellene	Tas til orientering

18/54796-18	25.06.2018	Sametinget	Sametinget forutsetter at Statens vegvesen har dialog med reinbeitedistriktene som berøres, og at de fortsatt sikres tilgang til områdene.	Området for skredvollen berører ikke viktige områder for reinbeitedistriktene. Det vises til møte med reinbeitedistriktene 19.-20.9.18, samt vegvesenets notat datert 24.9.18. Tas til orientering
18/54796	12.07.2018	Kystverket Nordland	Ingen merknader	Tas til orientering

10 Vedlegg

1. Forslag til plankart
2. Forslag til planbestemmelser
3. Illustrasjonshefte