

E10/ rv.85 Tjeldsund – Gullesfjordbotn – Langvassbukt

REGULERINGSPLAN

Planbeskrivelse

Fiskefjorden – Parsell 8

TJELDSUND KOMMUNE

TEKNISKE DATA

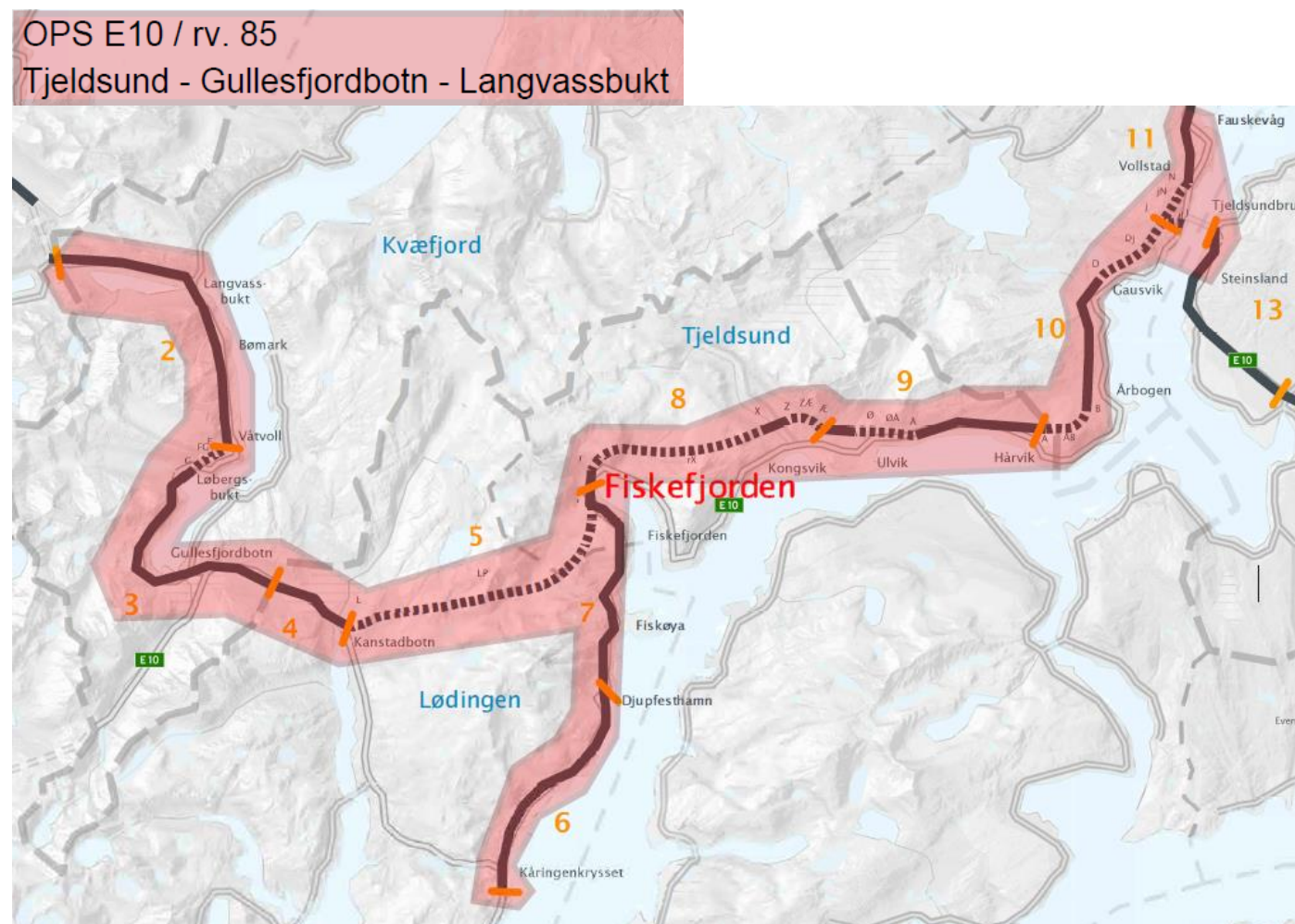
Plan ID: 1852_201802

Fra profil: 825–6790, samt sidearealer langs rv. 85

Dimensjoneringsklasse: H3/H2

Fartsgrense: 90 km/t H3, 80 km/t H2

Trafikkgrunnlag (ÅDT): 2290



Forord

Med hjemmel i plan- og bygningslovens §3-7 har Statens vegvesen utarbeidet reguleringsplan for E10 i Fiskefjorden, parsell 8. Reguleringsplanen er en del av OPS-strekningen E10/ Rv85 Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukt. 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 endringene.

Reguleringsendringen består av følgende deler:

- Plankart og bestemmelser for Fiskefjorden, parsell 8
- Planbeskrivelse

Statens vegvesen Region nord

Februar – 2019



Figur 1: Fiskefjorden og eksisterende grusuttak. Foto: Unni Kufaa

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 Fiskefjorden	5
5.1.1 Beliggenhet	5
5.1.2 Planområdet.....	5
5.1.4 Landskapsbilde	6
5.1.5 Nærmiljø og friluftsliv	7
5.1.6 Naturmangfold.....	7
5.1.7 Kulturmiljø	7
5.1.8 Naturressurser	7
5.1.9 Andre naturressurser	8
5.1.10 Reindrift.....	8
5.1.11 Grunnforhold.....	8
5.1.12 Brukonstruksjoner	9
6 Endringer.....	9
6.1.1 Endringer i planbestemmelsene for deler av parsell 8	10
6.1.2 Tekniske forutsetninger	10
6.1.3 Fravik fra vegnormalen	10
6.1.4 TS – revisjon.....	10
6.1.5 Nærmere beskrivelse av planstrekningen og endringene	10
7 Konsekvenser av planendringen	12
7.1 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning	12
7.2 Vurdering av virkninger av tiltaket	13
7.3 Naboer	16
7.4 Risiko og sårbarhetsanalyse	16
8 Gjennomføring av forslag til plan	18
8.1 Fremdrift og finansiering – utbyggingsrekkefølge.....	18
8.2 Trafikkavvikling i anleggsperioden	18
8.3 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)– og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen	18
9 Sammendrag av innspill.....	19
10 Vedlegg	19

1 Innledning

Reguleringsplan for E10/rv. 83/rv. 85 Hålogalandsvegen 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 for Fiskfjordbotn øst og del av tunnel rX i Tjeldsund kommune. Det presiseres at reguleringsendringene gjelder delvis endring av, og et tillegg til, den statlig vedtatte reguleringsplanen for Hålogalandsvegen, og at det kun er det som er endret som skal behandles nå, og som det ønskes merknader til.

For grundigere omtale av prosjektets og reguleringsplanens bakgrunn, overordnede forutsetninger, fullstendig planbeskrivelse og konsekvensanalyse med mer, vises det til vedtatt statlig reguleringsplan for Hålogalandsvegen.

Planendringene for Fiskefjorden er omtalt i denne planbeskrivelsen og er vist på vedlagte plankart med bestemmelser.

1.1 Offentlig ettersyn

Planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i perioden 15.03.2019 – 03.05.2019 på følgende steder:

- Tjeldsund kommune, Tjeldsund rådhus, Tjeldøya
- Statens vegvesen, Region nord, Postboks 1403, 8002 BODØ
- Internett:
 - www.vegvesen.no/Vegprosjekter/halogalandsvegen/nyhetsarkiv
 - www.tjeldsund.kommune.no

Varsel om offentlig ettersyn blir kunngjort i Harstad Tidende, Fremover, Bladet Vesterålen, Lofotposten og Vesterålen Online. 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 skriftlige til: Statens vegvesen Region nord, Postboks 1403, 8002 Bodø, eller firmapost-nord@vegvesen.no

Kontaktperson i Tjeldsund kommune: Tom – Roger Hanssen, tlf. 90 15 75 40

E-post: tom.roger.hanssen@lodingen.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. Eventuelle 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 Fiskfjorden gjelder reguleringsendringen utvidelser av rigg- og deponiområder som følge av at planlagt sjødeponi i Fiskefjorden ble tatt ut av den statlige reguleringsplanen etter innspill i høringsfasen. Behovet for økt deponikapasitet forsterkes ved at de planlagte sjøfyllingene i Djupfesthamn og Forvika også falt bort. Plangrensene i Fiskefjorden er utvidet for å få med ulike hensynssoner knyttet til naturmiljø og ras.

3 Planprosess og medvirkning

Statens vegvesen har gitt informasjon om planarbeidet slik at alle parter har hatt mulighet til innsikt i planarbeidet.

2018

- 08.05.2018 Oppstartsmøte reguleringsplan med Tjeldsund kommune
- 12.11.2018 Møte med sektormyndighetene
- 23.01.2018 Møte med Kanstadbotn/ Vestre Hinnøy og Kongsvikdalen reinbeitedistrikt
- 01.02.2018 Befaring med Kanstadbotn/ Vestre Hinnøy og Kongsvikdalen reinbeitedistrikt
- 11.06.2018 Befaring med grunneier
- 26.09.2018 Møte med grunneier
- 21.10.2018 Møte med grunneier

Det vises også til kap. 9 og sammendrag av innkommende merknader i forbindelse med melding om oppstart av reguleringsendringen.

4 Rammer og premisser for planarbeidet

Reguleringsplaner

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

Vedtatt reguleringsendring for del av parsell 8 Fiskefjorden.

5 Beskrivelse av prosjektet

5.1 Fiskefjorden

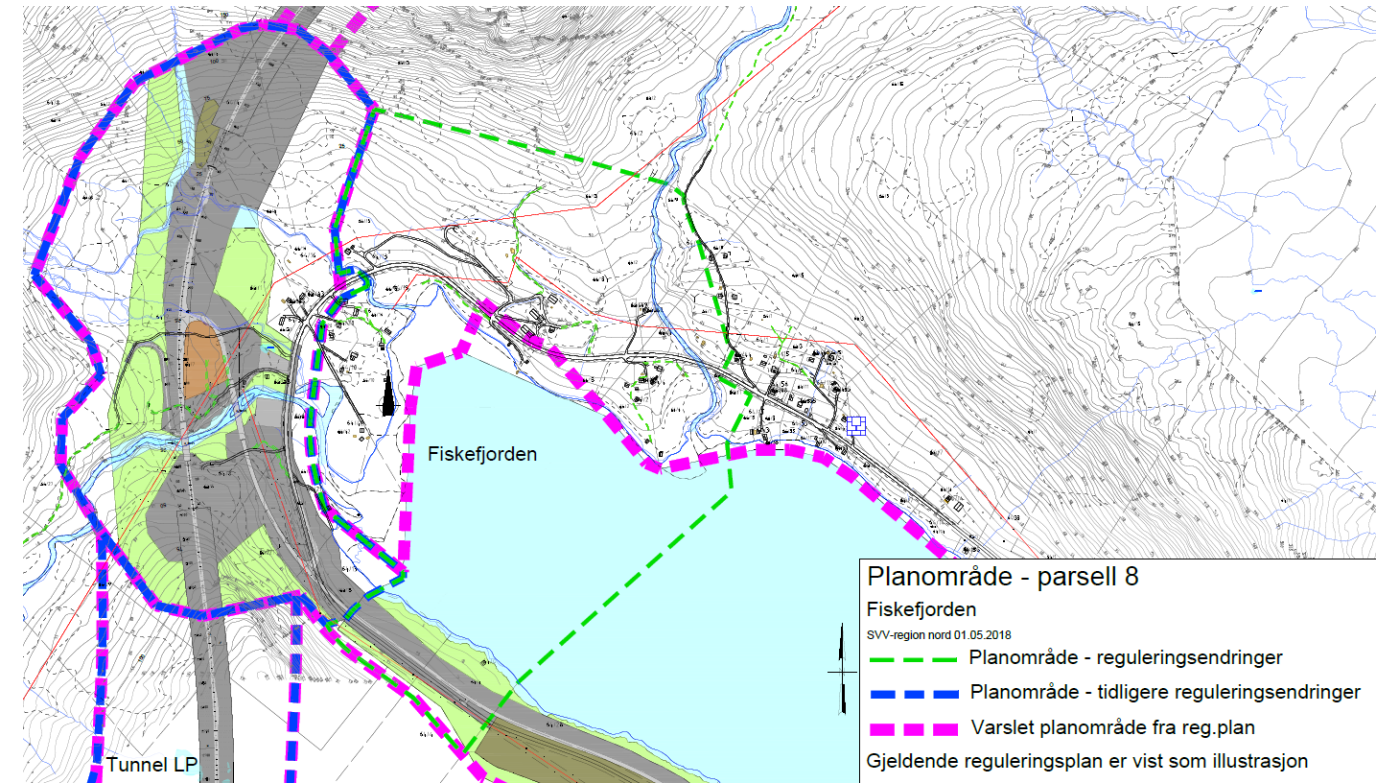
5.1.1 Beliggenhet

Planområdet omfatter dagsonen i Fiskefjorden, i henhold til vedtatt reguleringsplan for Hålogalandsvegen. Eksisterende E10 følger kysten under bratte fjellsider. Figurene under viser statlig vedtatt reguleringsplan for E10/rv.83/ rv.85 Hålogalandsvegen.

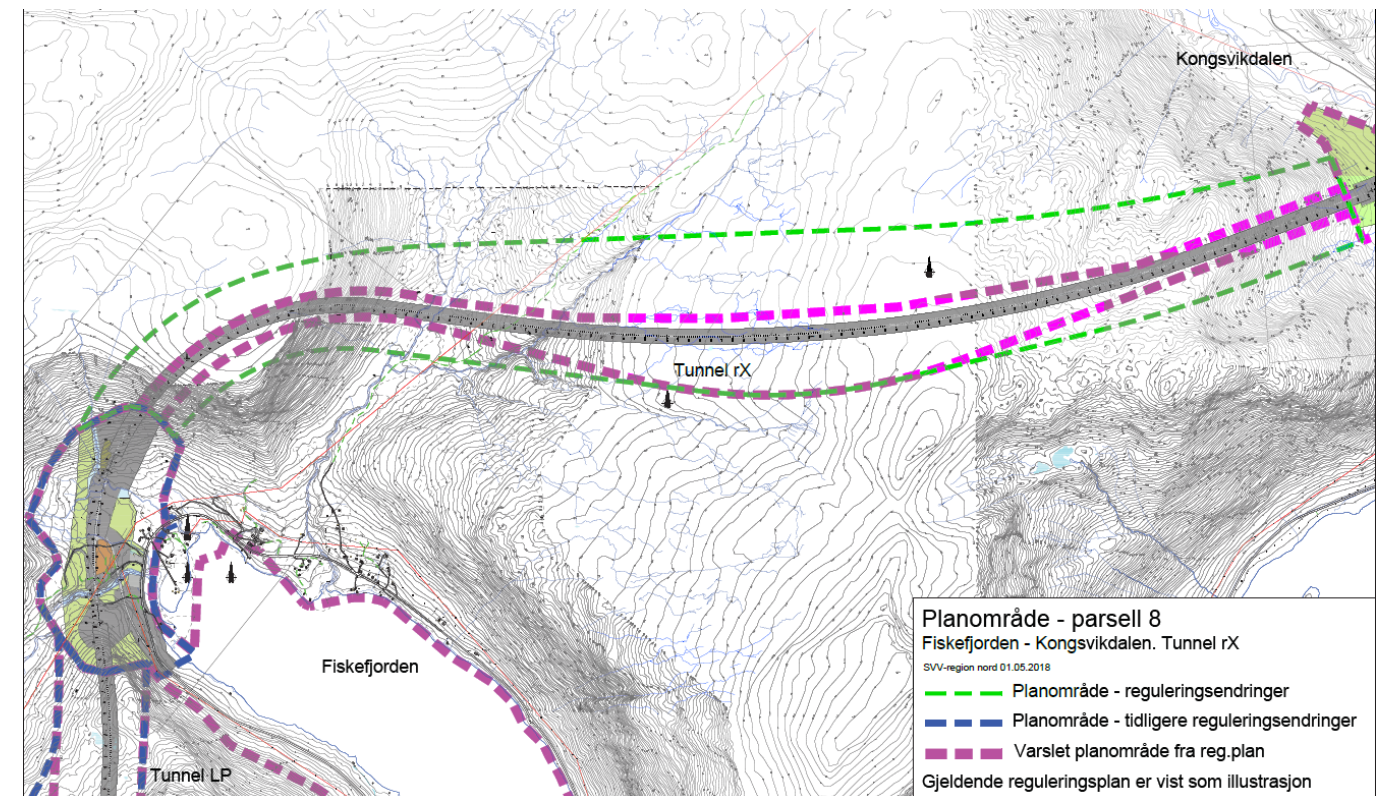
5.1.2 Planområdet

Planområdet er utvidet i østlig retning. Dette for å tilrettelegge for mer anleggs- og riggområder, og for etablering av et større deponi på østsiden av ny E10. I tillegg er planområdet inne i tunnel utvidet for å muliggjøre endring av veglinja i fjell mellom Fiskefjorden og Kongsvikdalen. I det følgende beskrives E10/rv.83/ rv.85 Hålogalandsvegen eksisterende forhold for de utvida områdene, og der endringer vil påvirke dagens situasjon. For fullstendig beskrivelse av dagens situasjon vises det til statlig vedtatt reguleringsplan for Hålogalandsvegen og delrapport for parsell 8.

For beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet når det gjelder trafikkforhold, trafikkfall, trafiksikkerhet og teknisk infrastruktur vises det til kap. 5, s 6 og 7 i delrapport for E10 Fiskefjord - Kongsvik og vedtatt statlig reguleringsplan for E10/rv.83/ rv.85 Hålogalandsvegen.



Figur 2: Fiskefjorden. Grønnstiplet linje viser planområde for reguleringsendringen.



Figur 3: Tunnel Fiskefjorden-Kongsvikdalen. Grønnstiplet linje viser planområde for reguleringsendringen.

5.1.4 Landskapsbilde

Skålformet landskapsrom innerst i Fiskefjorden. I nord og vest er delområdet preget av tett skog mens landskapet i øst og sør mot fjorden består av en mosaikk av dyrkamark, spredt bebyggelse, mindre skogklynger og naust langs den naturlige strandlinjen. Delområdet preges av flere store terrenginngrep og tekniske installasjoner. Middels/ liten verdi.

For en mer utfyllende beskrivelse av landskapet vises det til konsekvensutredningen utarbeidet til vedtatt reguleringsplan.

Vegen i landskapet

Planområdet er begrenset til eksisterende vegkorridor, samt et langsgående belte på hver side av vegen til breddeutvidelse og kurvaturutbedring. Arealbruken langs vegtraséen består stort sett av skog og lynnheier, med innslag av dyrkamark og spredt bebyggelse. Avstanden mellom fjord og fjellfot er kort, og terrenget sidebratt. Bebyggelsen som består av både mindre gårdsbruk og enkelthus er lokalisert på den smale stripen mellom dagens veg og Tjeldsundet. Dagens veg ligger stort sett lett i landskapet og har en nøktern standard. Dens skala er underordnet landskapets elementer og vegen er tilpasset landskapets terrengformer. Reiseopplevelsen langs strekningen vil variere med kjøretretning og årstidene, og ansees som svært god. Vegen ligger nært fjorden, og den reisende har god utsikt over det storslagne landskapet.



Figur 4: Dagens veg ved deponiområdet i Fiskefjord Foto: Ida Bohlin

Permanente deponier

Innenfor parsell 8 skal det bygges to tunneler og dette gir et stort masseoverskudd som ønskes deponert innfor planområdet. Det er planlagt permanente deponier innenfor parsellen. Dette omfatter deponering av masser i det nedlagte massetaket i delområdet.

Deponiområdet ligger ovenfor vegen inne i fjordbotnen og dekker arealet fra Oselva til Dalelva fra veglinja og opp mot fjellfoten. Arealet er preget av massetak og et skogkledt skålformet område under fjellfoten.



Figur 5: Massetak som tenkes benyttet som deponiområde

Foto: Ole André Helgaas

Midlertidig rigg- og deponiområde ligger i tilknytning til dagens veg og ned mot strandlinje og kaiområdet. Områdene er preget av at det tidligere er fjernet masser og er revegetert som gresskledte flater.



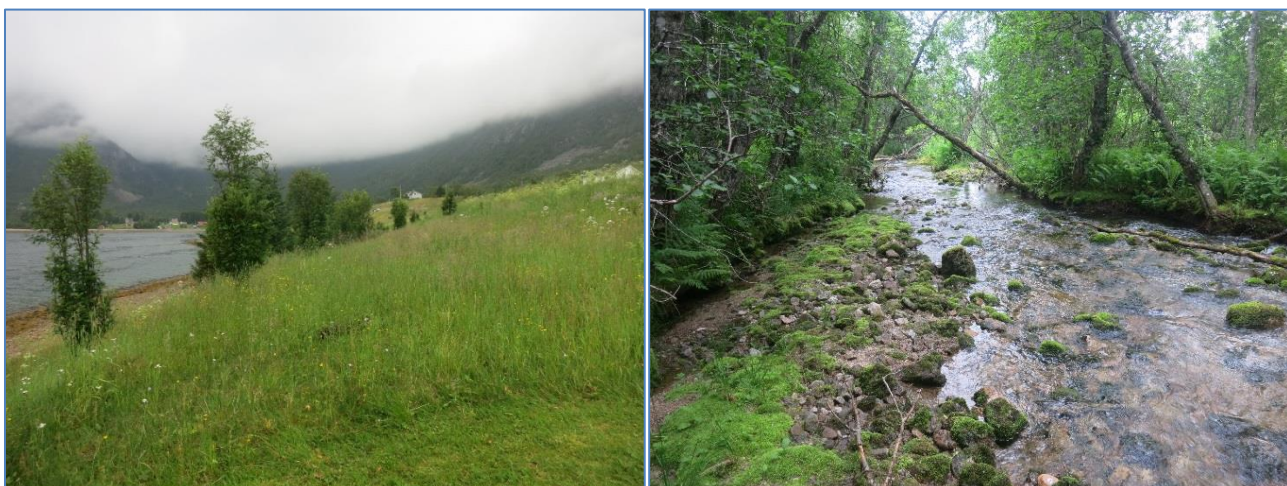
Figur 6: Midlertidig rigg- og deponiområde ovenfor og nedenfor dagens E10 Foto: Ida Bohlin

5.1.5 Nærmiljø og friluftsliv

Bebyggelsen og jordbruksområdene ved Fiskefjord innehar gode kvaliteter for nærmiljø/friluftsliv. Fiskefjorden er viktig utgangspunkt for turgåere opp til attraktive turområder opp Sjørdalen og videre inn til merkede turløyper sommer og vinter over Bolfjellet til Toralfsbu og Håkonsbu, eller til Kanstadbotn. Deler av nærmiljøet berøres av reguleringsendringene gjennom etablering av deponi øst for ny E10.

5.1.6 Naturmangfold

Det utvidete arealet består av tidligere massetak, men også naturareal med verdier for naturmangfold. Strandsona og areal mellom veg og sjø ved dagens kai er preget av tidligere inngrep. Neset ved Lillevold har fin fukteng hvorav det meste slås. Rundt neset er det også fin intakt strandsone. Her ble det ved befaringsregistrert strandsnipe og tjeld som begge hekker i området. Ovenfor veggen er det tørrengbakker som i mindre grad ser ut til å slås.



Figur 7: Foto fra planområdet Foto: Trond Aalstad

I vestre del av planområdet (som grenser mot gjeldende plan) er det rik vegetasjon knyttet til arealene langs Oselva. Her er mye høgstauder (turt, enghumleblom, vendelrot, Skogstorkenebb m.fl) og storbregner (strutseving og skogburkne) samt en del flommarkskog som er mindre velutviklet enn arealene ved samløp Kjerringelva/Oselva hvor det er godt utviklete lungeneversamfunn på selje. Det er to naturlige pytter som har stor verdi for insekter, men disse ligger rett innenfor det allerede regulerte arealet. Disse, sammen med det frodige arealet langs Oselva, må sikres mot inngrep i anleggsfasen. Rundt de gamle massetakene er det i hovedsak blokkmark og skrin vegetasjon. Det ble på befaringsregistrert lupin og stokkrose ved en av anleggsvegene.

Det er mye elg i området. Det ble på befaringsregistrert flere elger i de fuktige/frodige arealene langs Oselva. Det går tydelige elgtråkk flere steder og oppslag av rogn er kraftig beitet av elg.

Selve Oselva har gode forutsetninger for å kunne ha betydning som gyte- og oppvekstområde for sjøørret. Fiskefjorden ble i konsekvensutredningen vurdert med middels verdi og hvor deltaene fra elvene er trukket fram som viktige. Selve fjorden er relativt grunn og anses å være viktig for fugl som en del av et større fjordsystem.

Kunnskapsgrunnlaget

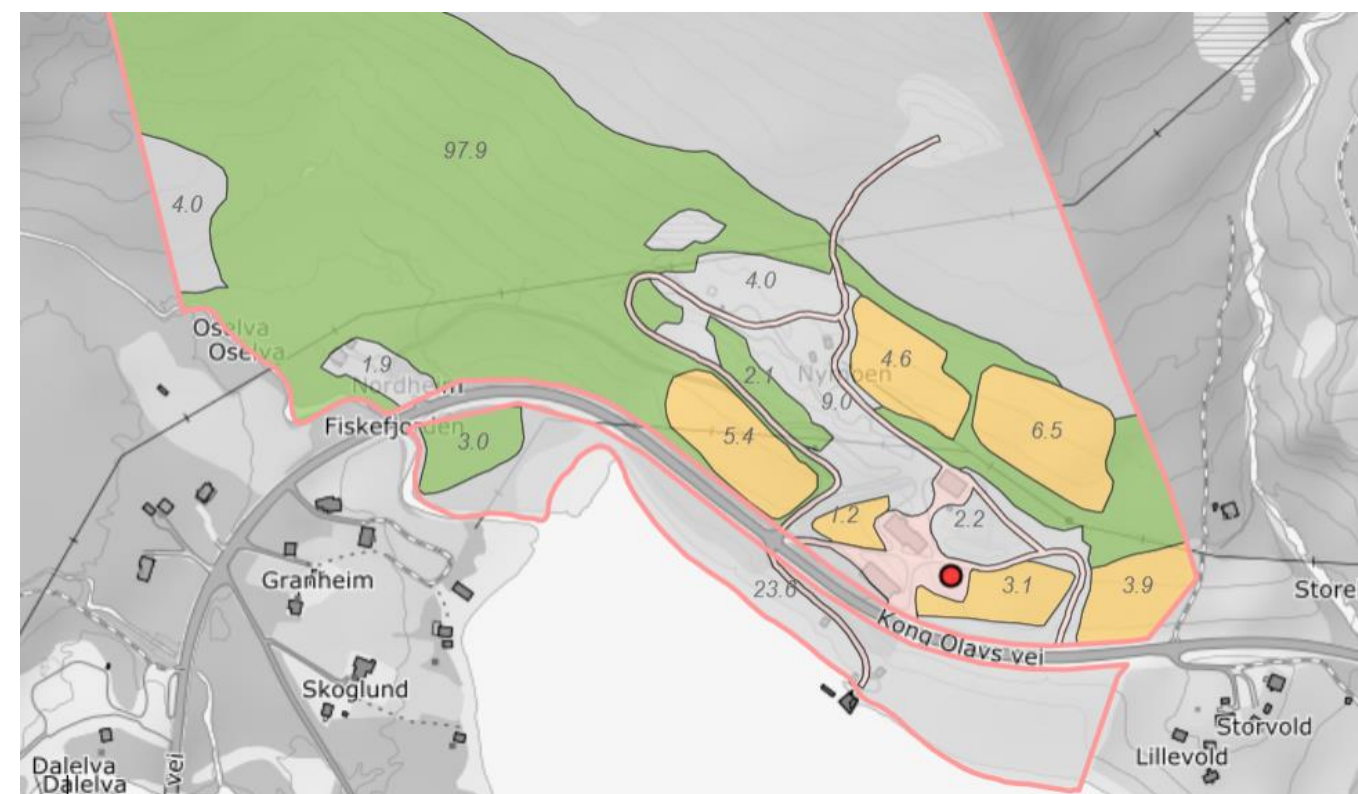
Det er innhentet kunnskap om naturmangfold i tilgjengelige kilder som naturbasen (miljodirektoratet.no), artskart (artsdatabanken.no) og berggrunn- og løsmassekart (ngu.no). Naturforvalter var på befaringsregistrert i det utvidete planområdet juli 2018. Kunnskapsgrunnlaget blir regnet som tilstrekkelig 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.

5.1.7 Kulturmiljø

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

5.1.8 Naturressurser

Planlagt deponi i Fiskefjorden ligger i sin helhet innen gårds- og bruksnummer 64/13. Arealinformasjon fra NIBIO er gjengitt i figuren under. Innen eiendommen er det registrert soner med fulldyrka jord (orange), produktiv skog (grønn), annet markslag (grått) og bebygd areal (rosa).



Figur 8: Utdrag fra NIBIO gårdskart med arealfordeling på teignivå, Gnr/bnr 64/13.

5.1.9 Andre naturressurser

To store grus- og pukkforekomster er registrert innerst i Fiskefjorden både på land og i sjø (NGU), på hver sin side av Oselva. For to mindre areal innenfor forekomsten er det registrert to massetak. Det ene er nedlagt, mens den andre har sporadisk drift. I følge Tjeldsund kommune tas det ikke ut masser i noen av dem i dag. Begge forekomstene, med unntak av det ene masseuttaket sør for Oselva, er vurdert som viktige. Bruddene er i dag synlige i dagen og det går driftsveger opp til dem.

Grus- og pukkforekomst i Fiskefjorden er grusdelta med skrå- og topplag av godt sortert grus og sand. Tidligere har det vært tatt ut store mengder masser, og det har også vært produsert betydelige mengder asfalt blant annet til E10. Det har vært uttak flere steder i forekomsten og noen er planert og nedlagt.



Figur 9: Registrerte grusressurser i Fiskefjorden (ngu.no).

5.1.10 Reindrift

Enkelte funksjonsområder for reindrift grenser til, eller ligger i nærheten av det utvida planområdet. Flere viktige eldre flyttleier og beiter finnes rundt Fiskefjorden, spesielt litt opp i terrenget. Reinen trekker også ned mot sjøen fra Sør dalen.

5.1.11 Grunnforhold

Geoteknikk

Det er ikke utført noen grunnundersøkelser i planområdet. I henhold til løsmassekart fra NGU består løsmassene i området av morene, bre-/innsjø- og elveavsetninger.

Geologi

Berggrunnen består av grovkornet granitt med svak foliasjon.

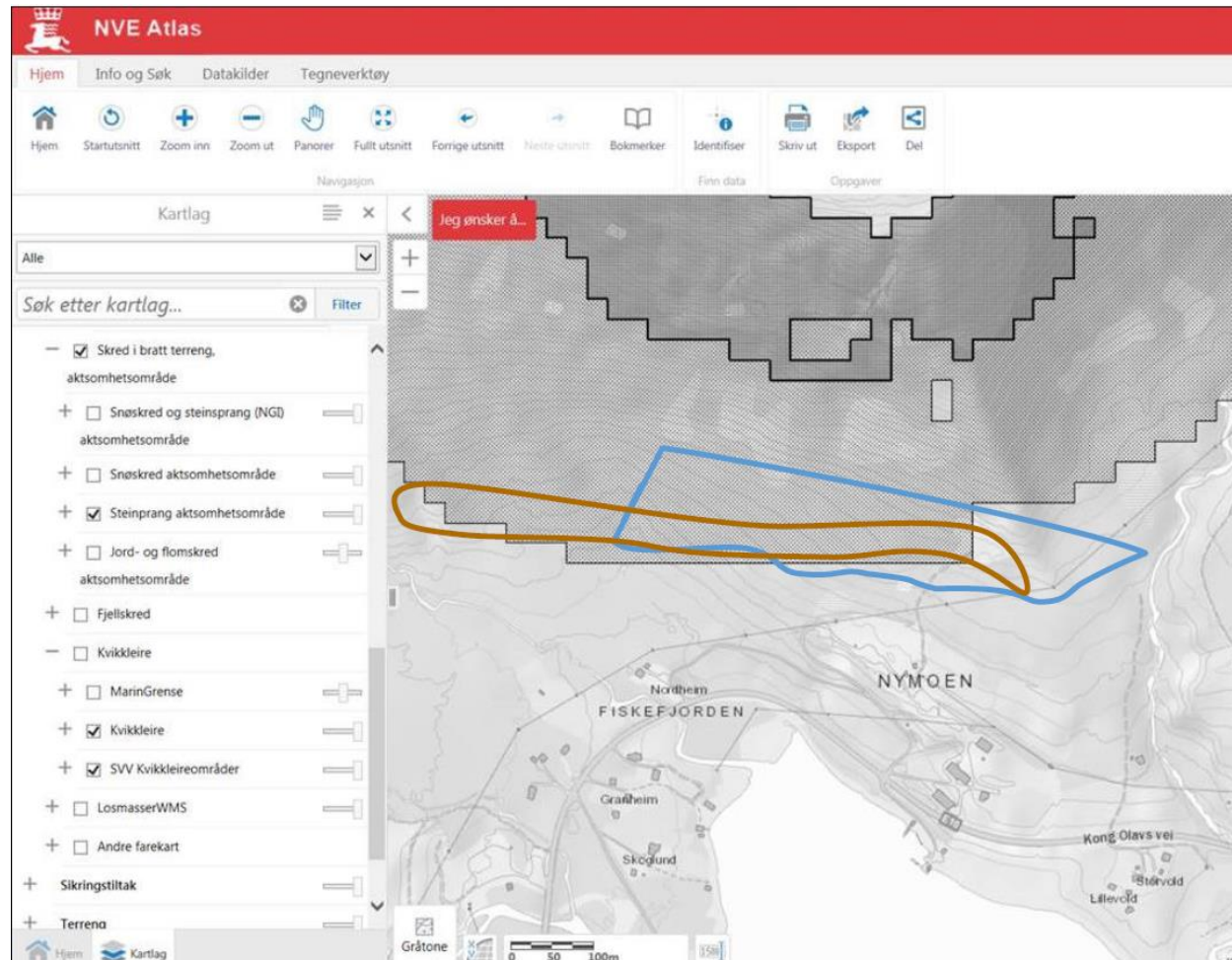
For nærmere informasjon om geologi i tunnelstrekning rX vises det til beskrivelser gitt i delrapport for gjeldende reguleringsplan for parsell 8.

Skred- og drivsnøforhold

Fjordbotn i Fiskefjorden har særlig fare for at ulike typer skred kan nå den planlagte nye vegtraséen for E10. Fjellsidene er relativt skogkledd, som tyder på lav aktivitet med større skred. Men også åpne skredgater viser skredaktivitet med både snøskred og steinsprang i østsiden av Bollfjellet og Hestfjellet. En del ur viser også historisk noe steinsprang-aktivitet.

Langs Kjerringelva og Oselva er det fare for en del vannrelaterte skred som flom - og sørpeskred. For vegprosjektet er særlig sørpeskred ned langs Oselva det viktigste hensynet. Sørpeskred kan løsne fra Oselvatnet på nivå 325 moh. og få utløp ned langs Oselva.

For planlagt deponi i Fiskefjorden øst er det muligheter for utløp av stein og steinblokker/steinsprang inn i den foreslåtte utvidelsen av reguleringsplanen. Utvidelse av området inn i og inn til nevnte utløpsområde er skredutsatt i anleggsfasen, dvs. når man destabiliserer grunnforholdene med for eksempel anleggsveger. På lang og permanent sikt blir det ikke skredutsatt. Se figur under.



Figur 10: Kartet fra NVE viser løсне- og utløpsområde, henholdsvis mørkegrått og lysegrått, for steinsprang under Rundfjellet hvor det planlegges utvidelse av deponiområde. Blå linje skisserer del av utvidelsen mens rød linje illustrerer mulig utløpsområde for stein/steinblokker.

For bygge- og anleggsfasen er det viktig at det gjøres en detaljert supplerende vurdering av skredfare og eventuelle hensyn til skred i forhold til sikkerhet. Dette kan bl.a. berøre areal avsatt til midlertidig rigg- og deponiområder i reguleringsplanen, og dette er tatt inn som hensynssoner/faresoner skred.

Det må gjøres vurdering av fare for både snø- og steinsprang for anleggstrafikken i byggefasen.

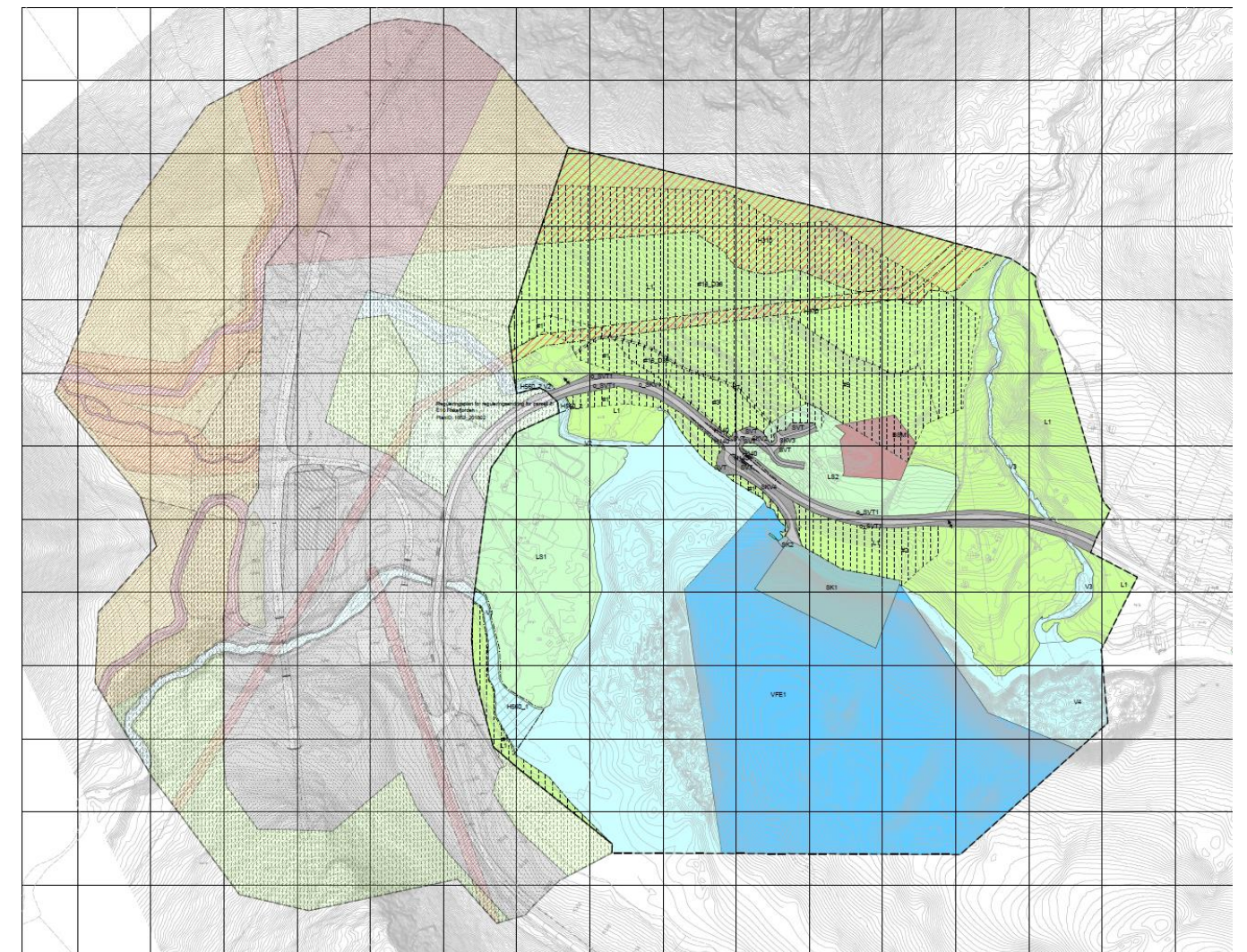
5.1.12 Brukonstruksjoner

På dagens E10 langs sjøen forbi Fiskefjorden er det totalt to bruer som krysser elver; 18-2269 Dalelva og 18-673 Oselv (Kjerringelva og Oselva samles nedstrøms krysning for ny E10 trasé)

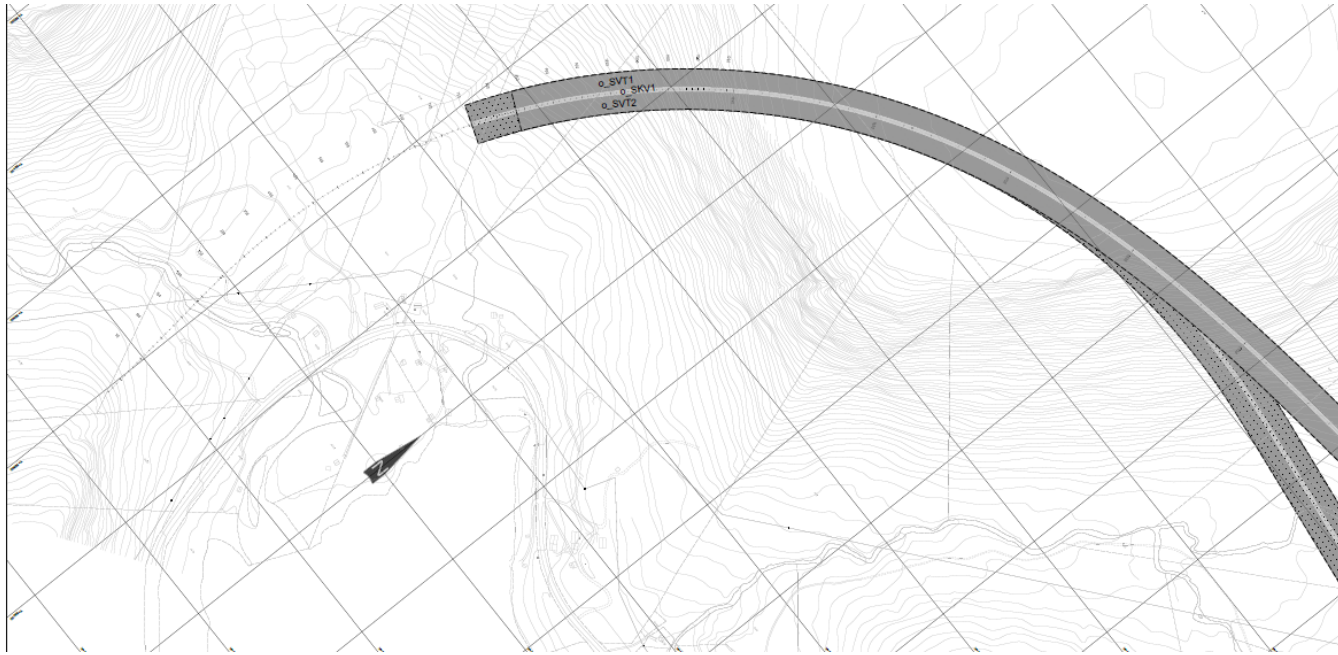
6 Endringer

Endringene innebærer nye tilleggsarealer til vedtatt plan og planendring:

- Utvida anleggs- og riggområder
- Nytt permanent deponi
- Permanent omlegging av avkjørsler som følge av anleggsveger
- Ny kai
- Endret linjeføring i tunnel rX, mellom Fiskefjorden og Kongsvik.



Figur 11: Plankart - reguleringsendringer for Hålogalandsvegen, Fiskefjorden øst. (Ny planendring er vist med sterke farger. Tidligere vedtatt reguleringsplan, samt tidligere planendring er vist med duse farger).



Figur 12: Plankart - reguleringsendringer for Hålogalandsvegen - del av tunnel rX. 1 av 4 plankart for tunnel.

6.1.1 Endringer i planbestemmelsene for deler av parsell 8

Bestemmelsene endrer ikke bestemmelser fra tidligere vedtatt plan eller planendring. Planendringen medfører imidlertid noen tilleggsbestemmelser knyttet til utvidet planområde og nye arealformål. Det vises til tilhørende reguleringsbestemmelser.

6.1.2 Tekniske forutsetninger

Statens vegvesens håndbøker skal ligge til grunn for den videre prosjekteringen av E10/rv. 83/ rv.85 Hålogalandsvegen. N100 2013 er lagt til grunn.

Øvrige tekniske forutsetninger er de samme som for vedtatt reguleringsplan for Hålogalandsvegen.

Kjøreveger

Standardklasse	Fartsgrense	Minste tillatte horisontalkurveradius	Maks stigning	Dimensjonerende trafikk (ÅDT) år 2062	Vegbredde (Kjørefelt + skulder)
E10 H3	90 km/t	450m	6%	2290	8,5m (3,25 +1 m)
Rv85 U-H2	80 km/t 60 km/t	250m 100 m	6% 6 %	450	8,5m (3,25 +1 m)

Brukonstruksjoner - endringer

Det foreslås ingen nye brukonstruksjoner i planendringen. Dagens kulverter over Storelva og Oselva forutsettes videreført.

6.1.3 Fravik fra vegnormalen

Det er søkt om fravik med hensyn til forholdet mellom vegbredde og fartsgrense i tunnel i forbindelse overgangen til ny håndbok N100 for veg- og gateutforming.

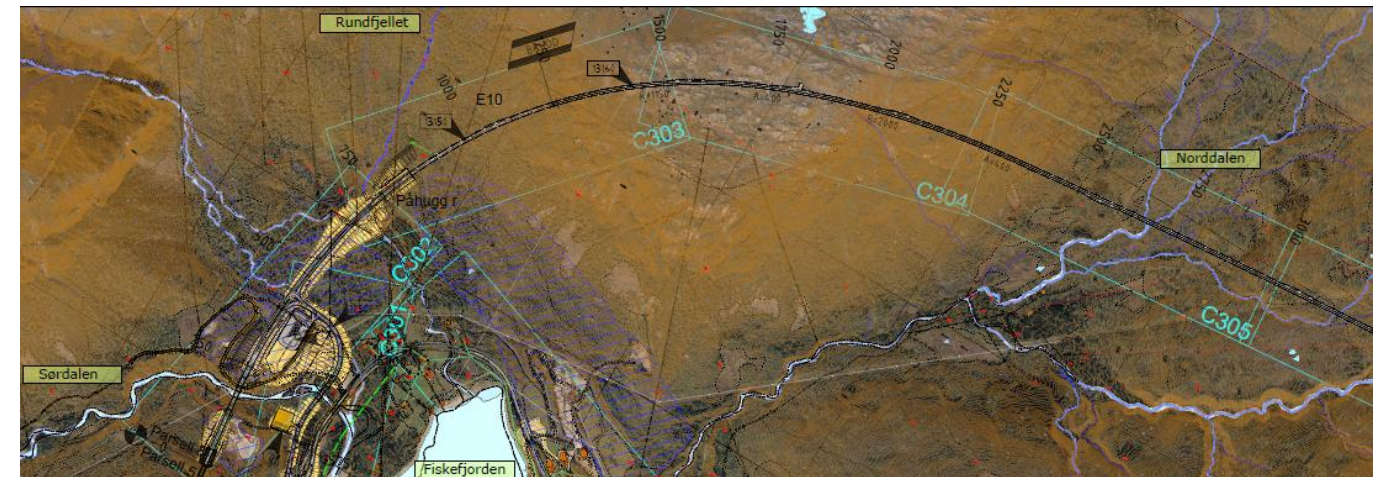
6.1.4 TS - revisjon

Det er utført en TS- revisjon (trafiksikkerhetsrevisjon) hvor tegningshefte datert 05.10.18 ble benyttet som grunnlag. Det var ingen avvik, feil eller merknader på denne parsellen

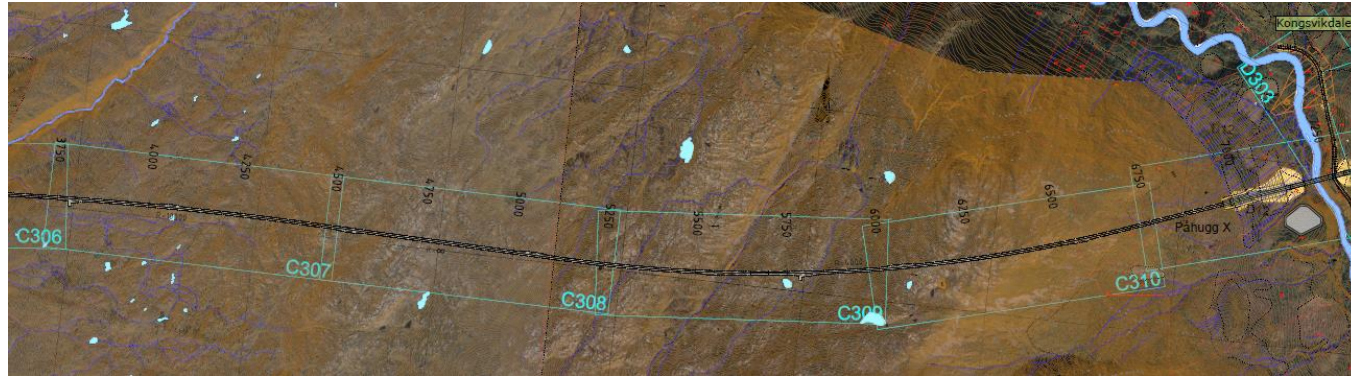
6.1.5 Nærmere beskrivelse av planstrekningen og endringene

Strekningen i Fiskefjorden som reguleringsendringen omfatter er 6 km veg i tunnel rX (rv. 85). Reguleringsendring for parsellen innebærer også regulering av et stort sideareal i Fiskefjordbotn øst til rigg- og deponi.

Utsnitt som viser sammenhengen mellom vedtatt plan og reguleringsendring



Figur 13: B-tegning fra Fiskefjorden (B302) viser tidligere vedtatt dagsone, endret veglinje i tunnel, og nytt deponi.

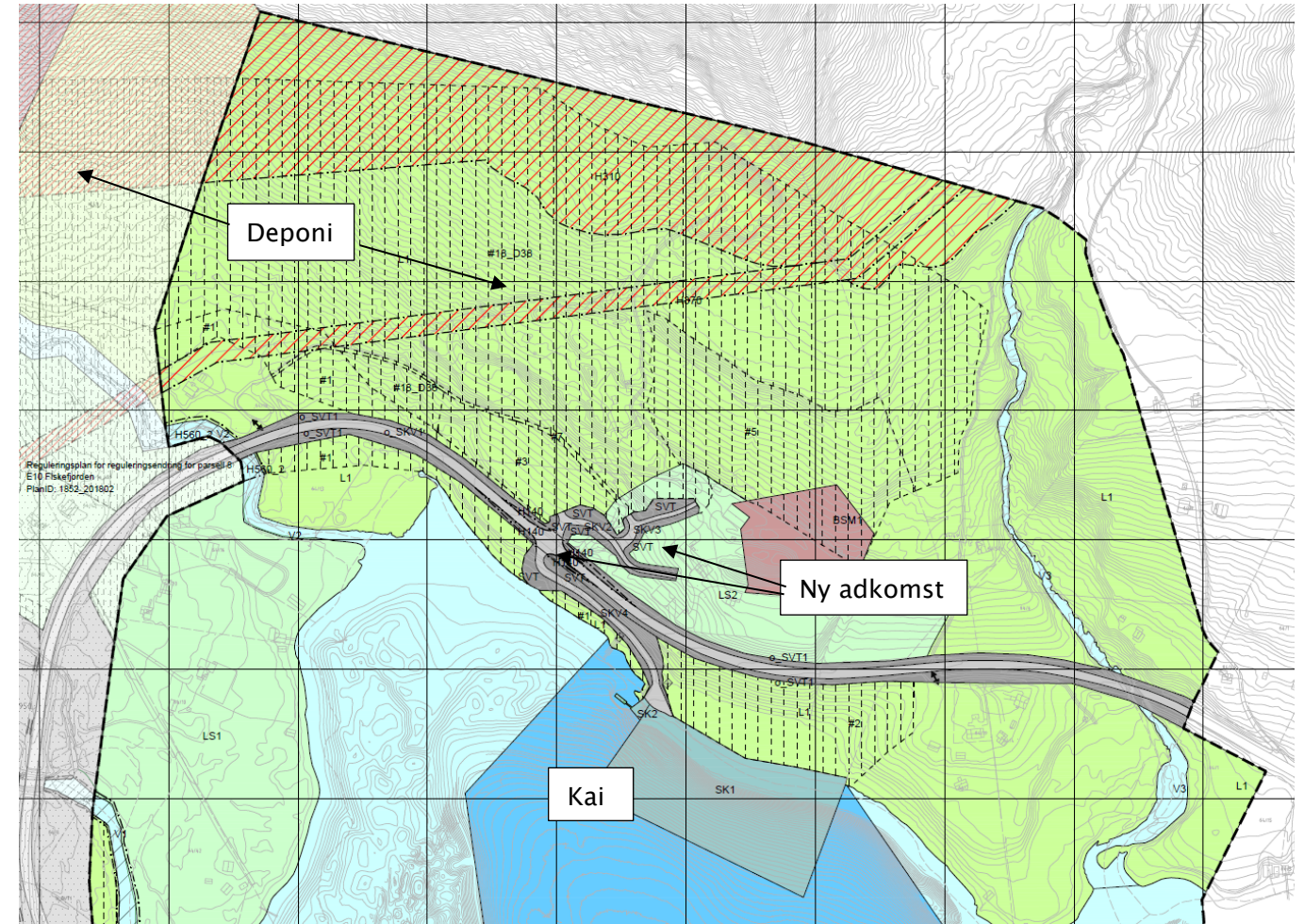


Figur 1: B-tegning fra tunnel rX Fiskefjorden - Kongsvika (B302)

Veglinjen gjennom tunnel rX er foreslått justert for å korte inn strekningen og redusere kostnader. Endringen utgjør en innkorting på ca. 40 m (38,23 m) i forhold til den regulerte linja.

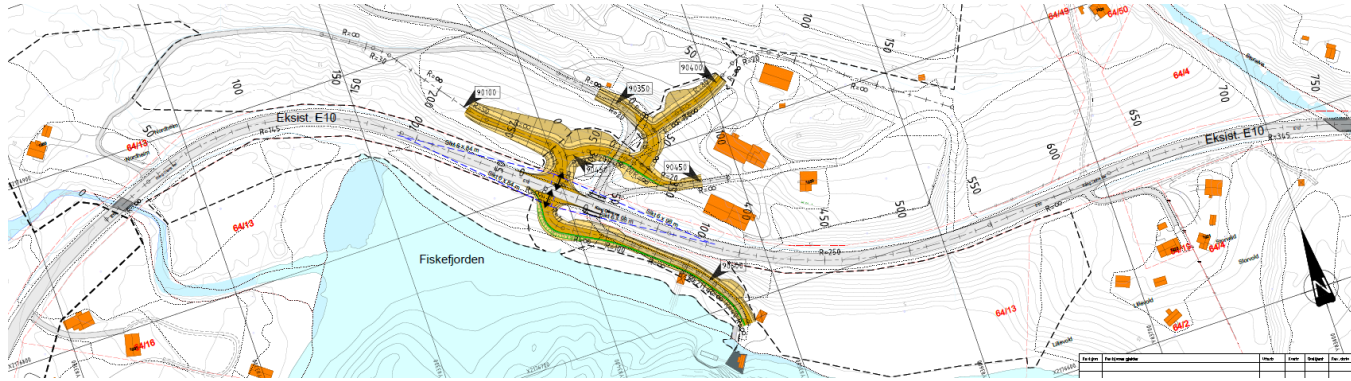
Planendringen innebærer at et større område øst for tunnelpåhugg x i Fiskefjorden reguleres til permanent deponi (#18_D38 og #6_D38). Deponiet skal etableres over deler av det som tidligere har vært grusuttak (#6_D38). Innen planområdet reguleres også rigg- og anleggsområder for midlertidig anleggsrigg, og kai (SK1) for utskipping av overskuddsmasser (se figur 14). Kaia er tenkt benyttet midlertidig for anleggsfasen av Statens vegvesen, men reguleres privat for eventuell videre bruk. Utforming av kaia er ikke definert, men avgrensningen av formålet er gjort basert på dybdeforhold og regulert ut til kote -10. Det er definert et ferdselsareal i sjø (VFE1).

Reguleringsplanen viderefører hensynssone for naturmiljø langs Dalelva (H560_1) og Oselva (H560_2). Reguleringsplanen definerer faresone for skredfare opp mot fjell (H310) med tilhørende bestemmelse knyttet til anleggsfasen. Faresone for høyspent (H370) og faresone for frisikt i kryss (H140) er også regulert. Det røde feltet som grenser til gårdstunet er regulert til masseuttak (BSM1) i samsvar med kommuneplanens arealdel og reell bruk av arealet.

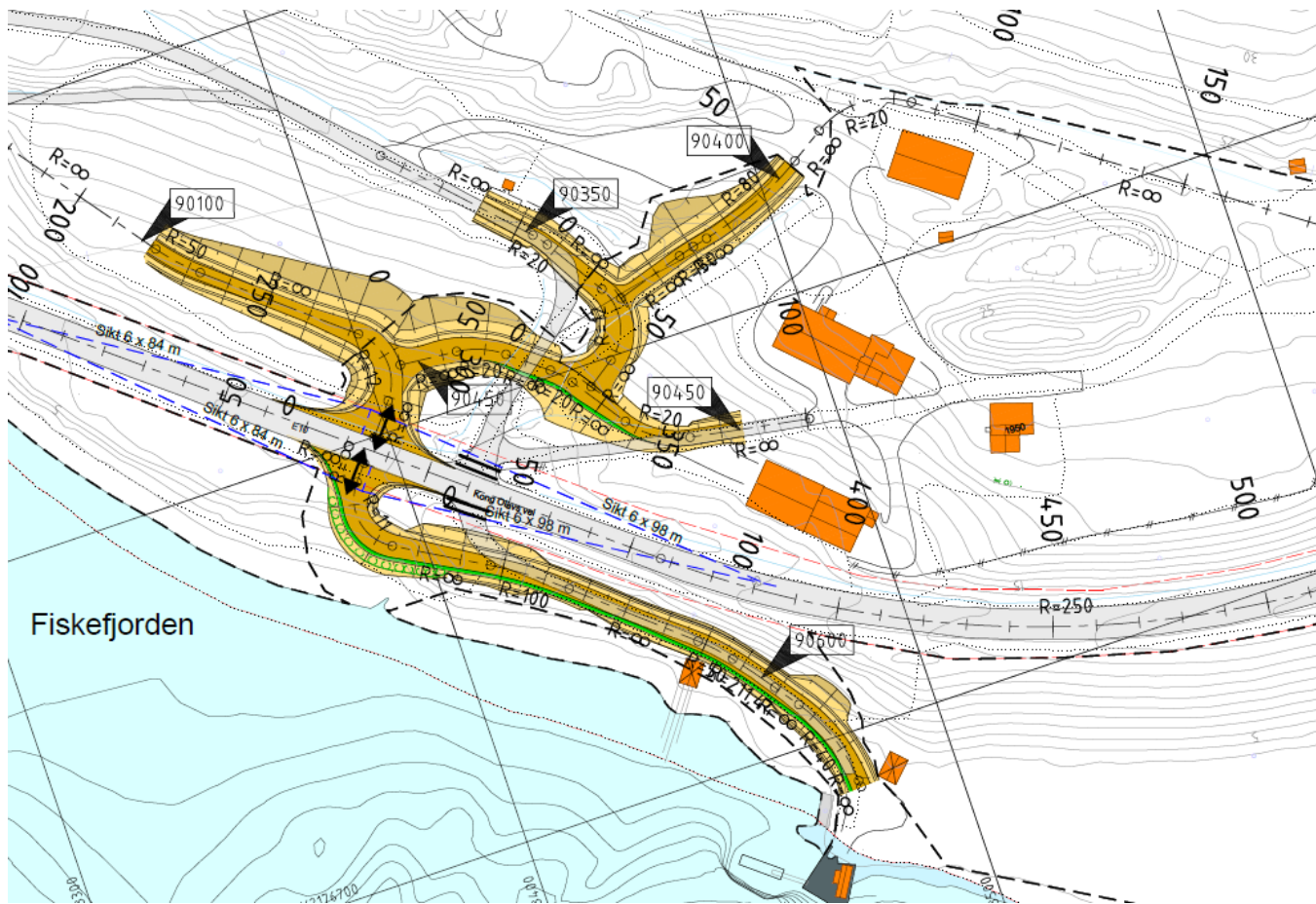


Figur 15: 2 Utsnitt av plankart for reguleringsendringen (nye arealer) i Fiskefjorden øst.

Hovedvegen (o_SKV1) er dagens E10 som nå omklassifiseres til lokalveg. Det foreslås ingen endringer på denne med unntak av nye adkomster til eiendom 64/13 (Gård og kai), SKV2-4. På bakgrunn av utstrakt anleggstrafikk inn til deponiet og ned til kai er det nødvendig med oppgraderte adkomster i henhold til vegnormalen (N100). Adkomstene fra dagens E10 er utformet iht. geometrikrav for kryss, med unntak av østre adkomst hvor vertikal linjeføring er iht. krav til avkjørsel. Siktsonene er dimensjonert etter krav til kryss. Det er lagt til grunn at eksisterende veg tilsvarer veg i vegklasse H1 i N100 utgave 2013 / Hø2 i N100 utgave 2018.



Figur 16:3: D-tegning fra Fiskefjorden som viser nye avkjørsler til deponi, riggområde, samt kai (D-312).



Figur 17: Utsnitt fra D-tegning fra Fiskefjorden som viser omlegging av eksisterende avkjørsler til deponi og kai.

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 gjeldende 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, 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, Lødingen 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

Det er hovedsakelig dagsonen i Fiskefjorden øst som drøftes under virkninger av tiltaket. Der det er identifisert virkninger av betydning for tunnelstrekningen rX presiseres dette.

Landskapsbilde

Den nye veggen blir liggende i samme trasé som eksisterende veg med nye kryssløsninger til anleggsområde på begge sider av veggen. Tiltaket innebærer ikke store inngrep i uberørt landskap. Tiltaket gir økt nærføring til fjorden av adkomstveg til kaiområdet og det er skissert økt fylling i sjøen ved kaiområdet. Dette har noe negativ påvirkning på landskapskarakteren i delområdet.

Permanent deponi. Deponiet får en høyde på fra tre til fem meter over dagens terreng og vil gi området en endret karakter ved dette. Landskapstilpasning i tråd med føringer i formingsveileder vil avbøte på noen av de negative konsekvensene med tiltaket.

Konsekvenser i anleggsfase

Deponiets størrelse og plassering i forhold til tunnelpåkuggene vil medføre at store deler av arealene blir berørt av anleggsveier, midlertidig lagring av vekstjord og vegetasjonsdekke samt deponimasser uten noe vegetasjonsdekke. Dette medfører at tiltaket ser dramatisk ut i denne perioden. Med påfølgende revegetering vil imidlertid konsekvensene bli betydelig mindre.



Figur 48: Illustrasjon over planlagt deponi i Fiskefjorden innenfor planendringen, sett fra sør-vest.

I anleggsfasen berøres også store deler av arealet avsatt til midlertidig rigg- og anleggsbelte. Vegetasjon langs traseen fjernes, og fyllinger og skjæringer blir liggende åpne. I anleggsperioden vil

derfor tiltaket også her stedvis se dramatisk ut, og konsekvensene i anleggsfasen vil være betydelig større enn de permanente konsekvensene.

Samlet konsekvens for vegparsell 8 er vurdert til liten negativ (-).

Landskapstilpasninger og videre arbeid

Anbefalt utforming av deponier:

- Deponiene bør følge eksisterende terrengformasjoner og utformes slik at de er tilpasset det omkringliggende landskapets former og skala. Nye terrengformer bør ikke skille seg ut fra det som er naturlig på stedet.
- Det er viktig å ta vare på eksisterende vegetasjon i et belte rundt massedeponiene. Ved anleggelse av store deponier bør det i tillegg avsette «øyer» av eksisterende vegetasjon inne i selve deponiet. Ved å ta vare på skjærmer og klynger av eksisterende vegetasjon blir massedeponiene hurtigere integrert i omgivelsene.
- Etablering av ny vegetasjon bør skje på et tidlig tidspunkt i anleggsfasen slik at denne har god vekst når anlegget står ferdig.

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 og deponiområdet 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. I områder med dyrkamark skal berørte areal istandsettes og tilsås med egnet frøblanding etter avtale med gårdbruker/ driver. I disse områdene bør sideterrenget ha en helning som muliggjør fortsatt drift av arealene. 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.

Avbøtende tiltak

- 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.
- Sidearealene bør revegeteres parallelt med at vegkroppen ferdigstilles.
- Høye løsmassefyllinger kan legges med helning på maksimum 1:1,5. For å sikre revegetering av fyllingene og unngå erosjon kan biologisk nedbrytbare erosjonsmatter benyttes.
- Optimalisering av deponiutformingen for å redusere omfanget samt gi tiltaket større forankring i omkringliggende terreng.
- Berørt strandsone og randvegetasjon bør reetableres. Dette vil redusere omfanget av tiltaket.

Nærmiljø og friluftsliv

Reguleringsendringene innebærer ingen endrede forhold for nærmiljø og friluftsliv i permanent situasjon. Foreslått deponi skal revegeteres og blir tilgjengelig for nærfriluftsliv etter avsluttet anleggsfase. Dette gjelder forholdet til støy, forstyrrelser og barrierevirkninger.



Figur 19: Planområdet Fiskefjorden sett mot vest og turområder i Sør-dalen. Foto: Ulf-Håkon Stoltz

Iht. tidligere reguleringsendring vil tilgangen til turområder, Bolfjellet og Sør-dalen ivaretas gjennom regulert utfartsparkering i Fiskefjorden og tilgang til turområder via utfartsveg og sti. Utfartsparkering etableres i tilknytning til tilførselsveg mellom eksisterende og ny E10. Sti følger fra utfartsparkeringen, over tunnelportalen og videre inn mot Sør-dalen. I tilknytning til kollektivknutepunktet etableres utfartsparkering som er tilknyttet utfartsveg/ driftsveg.

Omfang av negativ påvirkning i anleggsfasen vil øke for beboere og brukere av området for deponi, men generelt forslag til avbøtende tiltak vil være det samme som i statlig vedtatt reguleringsplan.

Naturmangfold

Det er ikke registrert truede eller sårbare arter i planområdet, men deler av arealet har verdi for biologisk mangfold. Særlig gjelder dette Oselva med fuktige/frodige sidearealer. Intakt strandsone og slåttemark ved Lillevold har også særlig verdi.

Arealet med anleggsområde er avgrenset slik at neset ved Lillevold ikke blir berørt. Når det gjelder flommarkskog og fuktområder langs Oselva legges det inn bestemmelse og hensynsone som skal sikre det vesentlige av dette arealet.

Mellom veg og sjø er det bare allerede berørte områder (tidligere planert og preget av massehåndtering) som blir regulert som midlertidig anleggsområde. Deltaområdet mellom Dalelva og Oselva er regulert som LNFR med spredt næring og området rundt utløpet av Storelva er regulert som LNFR. Dette er i samsvar med gjeldende kommuneplan for området.

Med de tilpasninger som er gjort for å ivareta naturverdiene er planutvidelsen 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. Kunnskapsgrunnlaget er vurdert som tilstrekkelig i forhold til vurdering av verdi og virkning av tiltaket på naturverdier (nml § 8). Det er registrert lupin i området. Denne må håndteres ved egen beskrivelse for byggeplan slik at spredning ikke skjer. Kunnskap om naturverdier i området anses tilstrekkelig og med føringer om ivaretagelse av disse, samt håndtering av lupin, gjør dette at føre var prinsippet ikke kommer til anvendelse (nml § 9). Utvidelse som midlertidig anleggsområde er med de tilpasninger som er gjort anses ikke å gi en økt samlet belastning på viktige naturverdier (nml § 10).



Figur 20: Planområdet Fiskefjorden. Området ved eksisterende kai. Foto: Ida Bohlin

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

I kapittel 5.1.8 vises hvilke jordbruksressurser som påvirkes av planendringen. Permanent deponi planlegges over arealverdier definert som fulldyrka jord (ca. 16,5 daa) og produktiv skog (ca. 98 daa) (Kilde: NIBIO). Det stilles i bestemmelsene krav om at arealer som er benyttet til anleggs- og riggområder, innen 1 år etter avsluttet anleggsarbeid skal istandsettes, revegeteres og tilbakeføres til angitt formål i planen, landbruk (L).

For nærmere beskrivelse av naturressurser, konsekvens og avbøtende tiltak vises det til delrapport, parsell 8 i statlig vedtatt reguleringsplan

Reindrift

Reguleringsendringen endrer ikke forholdene for reinen vesentlig. Det meste av endringene omfatter områdene mellom ny E10 og sjøen. For å tilrettelegge for reintrekk fra Sjørdalen tilrettelegges det for passasje under bruene langs Dalelva. I tillegg til lange tunnelportaler, skal det ikke etableres skjæringer som er til hinder for reinen. Langs dagens E10, og for tilførselsveg til ny E10 skal det etableres slake vegskråninger uten autovern. Dette gir åpning for at reinen kan trekke ned mot sjøen.

Massehåndtering

De største masseoverskuddene for parsell 8 vil komme fra etablering av tunell rX fra Fiskefjorden til Kongsvikdalen og tunell ZÆ fra Kongsvikdalen til Kongsvik samt etablering av tunell LP fra Kanstadbotn til Fiskefjord (parsell 5) da uttaket av masse delvis skjer i parsell 8. For å sikre håndtering av overskuddsmasser er det avsatt arealer i planforslaget for to permanente deponier. Massene er tiltenkt plassert i ny veglinje, deponert i permanente deponier i Fiskefjorden, og skipes ut fra kai i Fiskefjorden.

Reguleringsendringen innebærer etablering av kai og ett nytt deponi i Fiskefjorden. Deponiet er plassert på østsiden av ny E10, og på nordsiden av Oselva, i forlengelsen østover fra tidligere vedtatt deponi #18. Det vises til plankart og egne bestemmelser for deponiområdet i Fiskefjorden.

Geologi

Planendringen innebærer ikke behov for tiltak.

Geotekniske tiltak

Basert på løsmassekartene antas det ikke bli behov for spesielle geotekniske tiltak. Men dette må vurderes i byggeplan, når grunnundersøkelser og detaljert plan for deponier foreligger.

Skred- og drivsnøforhold

Deler av deponiet ligger i skredutsatt område, og inngår derfor i området merket i plankart med hensynssone/ faresone ras- og skredfare med tilhørende bestemmelser.

Planendringen innebærer ingen nye momenter for drivsnøforhold.

7.3 Naboer

Konsekvens når det gjelder berørt bebyggelse, innløsning av bebyggelse, støy og vibrasjoner er uendret fra statlig vedtatt reguleringsplan. Økt negativ konsekvens i anleggsfasen for grunneier av eiendommen for permanent deponi. Avbøtet ved å sikre avstand mellom gård/fritidsbolig og deponi mv. i dialog med grunneier. Se illustrasjoner og snitt i kapittel 7.2.

7.4 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 8 – Fiskefjord – Kongsvik». Rapporten er gjeldende for endringsforslaget.

I opprinnelig risikoanalyse for parsell 8 er det i en sjekklister vurdert ulike uønskede hendelser på veggen (kap. 8.2).

Vurdering av uønskede hendelser i forbindelse med tunnel er uendret i forhold til opprinnelig risikoanalyse.

Det er i opprinnelig risikoanalyse ikke foretatt en gjennomgang av sjekklister for identifisering av risikoforhold, endringa medfører tiltak på eksisterende vegnett og det er derfor tatt en gjennomgang av sjekklister i forbindelse med reguleringsendringen.

SJEKKLISTER EKSISTERENDE/PLANLAGT VEG IDENTIFISERING AV RISIKOFORHOLD PARSELL 8 HÅLOGALANDSVEIEN				
SIKKERHETS-KRITISKE ORHOLD	RISIKO- FAKTORER	SPØRSMÅL	BIDRAG TIL RISIKO	
1	Logisk og lettlest	Kryss, på/avkjøringer, kurver, gangfelt	Er veggen forutsigbar for trafikantene?	Kryss/avkjørsler utbedres
2	Informativ og ukomplisert	Vegmiljø, sikt, vegutstyr, skilting og oppmerking	Gir vegmiljøet bare nødvendig informasjon?	Lite forstyrrelser utenom vegmiljøet.
3	Invitere til ønsket fart	Linjeføring, geometri, vegbredde	Er sikker fart et naturlig valg?	Eksisterende veg med flere avkjørsler/kryss. 60 km/t
4	Beskyttende barrierer	Rekkverk, sideterrang	Kan en feilhandling få alvorlige konsekvenser?	Ingen endring av hovedveg. Kryss og avkjørsler utbedres.
5	Fartsnivået tilpasset menneskets tåleevne	Gangfelt	Er fartsnivået under 30 km/t?	Kryssing av veggen på gammel E10 gjøres i plan, fartsgrense 60.
		Kryss	Er fartsnivået over 50 km/t?	Fart over 50(60) i kryss.
		Veg med ÅDT større enn 4000	Er fartsnivået over 70 km/t?	Fart under 70(60), ÅDT under 4000

		uten midtrekkverk		
		Harde hindre i sikkerhetssonen uten siderekverk	Er fartsnivået under 70 km/t?	Hindre ryddes unna i sikkerhetssonen
6	Trafikkmengde	Vegstandard	Er standarden tilpasset trafikkmengden?	Ok, nedgang i trafikk når gammel E10 erstattes med ny
		Variasjon	Er det liten variasjon i trafikkmengden?	Variasjon i trafikkmengde på sommeren.
		Andel tunge kjøretøy	Er andelen mindre enn 10%?	Over 10 % – 12 %
7	Drift og vedlikehold	Friksjon, sikt, rekkverk, spordybde	Er standarden forutsigbar ihht. kravene?	Ok
8	Belysning	Møteulykker	Er andelen møteulykker liten?	Ingen registrerte møteulykker, noe belysning.
9	Registrerte ulykker på aktuell strekning eller tilsvarende veger	Antall, type og alvorlighetsgrad	Er det få alvorlige personskader?	Få alvorlige personskader (utforkjøring)
10	Andre forhold		Miljø, støv, støy, forurensning med mer?	Se sjekklister fra kapittel 8.2 tabell 5 i opprinnelig risikoanalyse.
Ikke avvik. OK		Bidrag til risiko/mulig avvik		Tiltak må settes inn

Støy, det er ikke gjennomført støyberegninger i forbindelse med reguleringsendringen. Framtidig situasjon vil redusere trafikkmengden og støybelastningen. I anleggsfasen antas støybelastningen å øke innenfor influensområdet for planendringen.

Planendringen omfatter mer areal til rigg- og deponiområder, samt areal i sjø. Dette medfører endringer i vurderinger rundt ytre miljø i forhold til opprinnelig risikoanalyse. For de tema som har kommentar «uendret» gjelder opprinnelig vurderinger.

Kulturminner	Landskap	Naturmangfold	Naturressurser
Ingen	Tiltaket gir økt nærføring til fjorden av adkomstveg til kaiområdet og det er skissert økt fylling i sjøen ved kaiområdet. Dette har noe negativ påvirkning på landskapskarakteren i delområdet.	Arealet rund Oselva må sikres, i tillegg må spredning av svartelistede arter unngås. Det er også observert mye elg i området.	Store deler av planområdet er markert som grusressurs med usikker avgrensning. Forekomsten heter Storvold Fiskfjord og har en sikker avgrensning som ligger på begge sider av dagens E10. Ressursen har lokal betydning. Området skal benyttes til rigg- og deponiområde. Tiltaket kan medføre deponering av masser over en grus og sandressurs med lokal betydning. Det bør ses på om ressursen kan utnyttes før den båndlegges.
Nærmiljø og friluftsliv	Skred, flom og ras	Veg og vegmiljø	Vann og avløp, strømlinjer ol.
Uendret	Området er skredutsatt i anleggsfasen. Det må gjøres geotekniske vurderinger av deponiområdet før deponering av masser kan skje.	Planen omfatter eksisterende E10 med eksisterende avkjørsler. Endringen vil medføre økt bruk av avkjøringer og veg i anleggsfasen.	Hensynssone for høyspenningsanlegg videreføres inn i utvidelsen.

Avbøtende tiltak for risiko og sårbarhet:*Naturressurser*

Plankartet har avsatt et område til masseuttak i samsvar med kommuneplanens arealdel. I tillegg er det avsatt et bestemmelsesområde som sikrer at grusressursene blir tatt ut før området tas i bruk til deponi.

Naturmangfold

I plankartet er det lagt inn en sone langs Oselva som beskytter elv og kantsone mot inngrep.

Geoteknikk

Før eventuell deponering av masser må geotekniske vurderinger utføres. Dette er hjemlet i bestemmelsene.

Vurderinger i forhold til ytre miljø må tas inn i Ytre Miljøplan (YM-plan) for Hålogalandsvegen.

Forutsatt oppfølging av avbøtende tiltak i bestemmelser og plankart er det ikke forhold ved ytre miljø som medfører risiko ved reguleringsendringen for denne parsellen.

Oppsummert for risiko og sårbarhet:

Opprinnelig risikoanalyse for parsellen konkluderer med at vegen blir bedre etter oppgradering og utbygging. Denne konklusjonen dekker ikke reguleringsendringen da den omfatter regulering av eksisterende E10 som den er i dag, i tillegg til nye områder for rigg- og deponi og areal mot sjø for å muliggjøre utskiping av masser.

Analysen skal vurdere situasjonen når anlegget står ferdig og den situasjonen er at E10 blir nedklassifisert og trafikkmengden på strekningen vil reduseres betydelig. Trafikk til deponiområdene vil opphøre når anlegget er ferdigstilt, samtidig vil de utbedrede avkjørslene etter anleggsperioden bli permanent situasjon. Det er få registrerte ulykker på strekningen, tilnærmet uforandret vegsituasjon og med en reduksjon av trafikkmengde gjør at det ikke er forhold som medfører økt risiko på vegstrekningen på grunn av endringene i reguleringsplanen.

8 Gjennomføring av forslag til plan

8.1 Fremdrift og finansiering – utbyggingsrekkefølge

Parsell 8 i Tjeldsund kommune som omfattes av omreguleringen 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 8 400 mill 2017-kroner, hvorav 7 400 mill i statlig finansiering og 1 000 mill i brukerfinansiering.

Med bakgrunn i Handlingsprogrammet legger vi til grunn følgende fremdriftsplan:

- Lokalpolitisk behandling av brukerfinansieringen gjennomført innen desember 2018
- Reguleringsendringer, parsell 8, 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

Det vil være liten risiko knyttet til ordinær trafikkavvikling i anleggsperioden på denne parsellen, da parsellen i hovedsak skal bygges ut i ny trasé. Trafikkavviklingen vil foregå på eksisterende veg. Noe anleggstrafikk på eksisterende veg må påregnes. Dert vil være noe risiko knyttet til trafikkavviklingen ved tilkopling mellom eksisterende veg og ny veg i Fiskefjorden.

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

Sikker jobb i byggefasen (SHA)

Reguleringsendringen vil ikke påvirke konsekvens for sikkerhet, helse- og miljø samt ytre miljø, og det vises derfor til omtale av temaene i statlig vedtatt reguleringsplan for E10/ rv. 83/ rv 85 Hålogalandsvegen.

Ytre miljø i byggefasen (YM)

For innspill til YM- plan vises det til vedtatt statlig reguleringsplan for E10/ rv. 83/ rv 85 Hålogalandsvegen.

Vedrørende 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.

- Nær bebyggelsen bør anleggsområdet skjermes for innsyn. Anleggsområdene skal generelt holdes ryddige.
- 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
18/54796-17	21.06.2018	Direktoratet for mineralforvaltning	<p>Arealet for utvidelse av rigg- og deponiområder blir i stor grad berørt av foreslått endring.</p> <p>DMF ber om at det beskrives hvor mye av grusressursene som båndlegges, på kort og lang sikt. Det bør vurderes om det er mulig å gjøre nytte av berørt ressurs, dersom den gjøres utilgjengelig gjennom planen.</p> <p>Areal mot sjø for utskipping av masser: Mht. bærekraftig ressursutnyttelse, mener DMF det kan være fornuftig å legge opp til utskipping for videre bruk av overskuddsmasser, fremfor for eksempel sjødeponi.</p>	<p>Statens vegvesen vil i stor grad benytte seg av brukbare grusressurser i veganlegget, før permanent deponering. Brukbare ressurser som ikke benyttes i anlegget skal flyttes til egnet sted på eiendommen, og kan benyttes av grunneier.</p> <p>Det legges ikke opp til sjødeponi, men derimot utskipping for videre bruk av overskuddsmasser som DMF foreslår.</p> <p>Merknaden tas til følge</p>
18/54796-18	25.06.2018	Sametinget	<p>Sametinget kan ikke se at det er fare for at omsøkte reguleringsendring kommer i konflikt med automatisk fredete samiske kulturminner. Sametinget har ingen spesielle merknader til nente reguleringsendring, parsell 8, Fiskefjorden.</p> <p>Sametinget forutsetter at Statens vegvesen har dialog med reinbeitedistriktene som berøres, og at de fortsatt sikres tilgang til områdene.</p>	<p>Det vises til møte med Kanstadbotn/ vestre Hinnøy og Kongsvikdalen reinbeitedistrikt 23.01.18, og felles befarung med Kanstadbotn / Vestre Hinnøy og Kongsvikdalen reinbeitedistrikt 01.02.2018.</p> <p>Miljøoppfølgingsprogram er nedfelt i planbestemmelsene</p> <p>Merknaden tas til følge</p>

10 Vedlegg

1. Plankart
2. Planbestemmelser
3. Illustrasjonshefte