Statens vegvesen

Kanstadbotn, tunnel LP, Djupfesthamn og Forvika

PARSELL : 4,5,6 og 7

Lødingen kommune

Finn Sverre Karlsen

TEKNISKE DATA

Kanstadbotn – parsell 4
Fra profil: 950-2910 (3000)
Dimensjoneringsklasse: H3
Fartsgrense: 90 km/t
Trafikkgrunnlag (ÅDT) 2350 i 2062

Tunnel LP Kanstadbotn - Fiskefjord – parsell 5
Fra profil: 2910-4020
Dimensjoneringsklasse: H3
Fartsgrense:90 km/t
Trafikkgrunnlag (ÅDT) 1880 i 2062

Djupfesthamn - parsell 6
Fra profil: 7630 – 8380
Dimensjoneringsklasse: U-H2
Fartsgrense: 80 km/t
Trafikkgrunnlag (ÅDT) 450 i 2062

Forvika – parsell 7
Fra profil: 10900 - 12230
Dimensjoneringsklasse: U-H2
Fartsgrense: 80 km/t
Trafikkgrunnlag (ÅDT) 450 i 2062

Region nord
Narvik, anl
Dato: 20 mai 2019

Forord

Med hjemmel i plan- og bygningslovens §3-7 har Statens vegvesen utarbeidet reguleringsplan for Kanstadbotn, del av tunnel LP, Djupfesthamn og Forvika. Reguleringsplanen er en del av OPS-strekningen E10/ Rv85 Tjeldsund – Gullesfjordbotn – 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 de endringene som forslås.

Reguleringsplanen består av følgende deler:

- Plankart og bestemmelser for Kanstadbotn, parsell 4
- Plankart og bestemmelser for del av tunnel, parsell 5
- Plankart og bestemmelser for Djupfesthamn, parsell 6 og 7
- Plankart og bestemmelser for Forvika, parsell 7
- Planbeskrivelse for Kanstadbotn parsell 4, del av tunnel LP, Kanstadbotn – Fiskefjorden, parsell 5, Djupfesthamn parsell 6 (og 7) og Forvika parsell 7.

Statens vegvesen Region nord
Mai- 2019

Figur 1: Tjeldsundet Djupfesthamn og Strandstind i bakgrunnen. Foto er fra Formingsveileder for E10/rv.83/rv.85 Hålogalandsvegen.

Innhold

Forord 2
1 Innledning 5
1.1 Offentlig ettersyn 5
2 Bakgrunn for planendringen 5
2.1 Bakgrunn for reguleringsendringene 5
3 Planprosess og medvirkning 5
4 Rammer og premisser for planarbeidet 5
5 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet 6
5.1 Kanstadbotn 6
5.1.1 Beliggenhet 6
5.1.2 Planområdet 6
5.1.3 Landskapsbilde 6
5.1.4 Nærmiljø og friluftsliv 7
5.1.5 Naturmangfold 7
5.1.6 Kulturmiljø 7
5.1.7 Naturressurser 7
5.1.8 Grunnforhold 8
Snøskred og drivsnø 8
5.2 Del av tunnel LP, Kanstadbotn – Fiskefjorden 8
5.2.1 Beliggenhet 8
5.2.2 Planområdet 8
5.2.3 Kulturmiljø 8
5.2.4 Grunnforhold 8
5.3 Djupfesthamn 9
5.3.1 Beliggenhet 9
5.3.2 Planområdet 9
5.3.3 Landskapsbilde 9
5.3.4 Nærmiljø og friluftsliv 9
5.3.5 Naturmangfold 9
5.3.6 Kulturmiljø 10
5.3.7 Naturressurser 10
5.3.8 Grunnforhold 10
5.4 Forvika 10
5.4.1 Beliggenhet 10
5.4.2 Planområdet 10
5.4.3 Landskapsbilde 11
5.4.4 Nærmiljø og friluftsliv 11
5.4.5 Naturmangfold 11
5.4.6 Kulturmiljø 11
5.4.7 Naturressurser 12
5.4.8 Reindrift 12
5.4.9 Grunnforhold 12
6 Forslag til endringer 13
6.1 Kanstadbotn, parsell 4 13
6.1.1 Endringer i planbestemmelsene for parsell 4 13
6.1.2 Tekniske forutsetninger 14
6.1.3 Fravik fra vegnormalen 15
6.1.4 TS – revisjon 15
6.1.5 Nærmere beskrivelse av planstrekningen og endringene 15
6.2 Del av tunnel LP, Kanstadbotn – Fiskefjorden, parsell 5 18
6.1.1 Endringer i planbestemmelsene 18
6.2.2 Tekniske forutsetninger 18
6.2.3 Nærmere beskrivelse av planstrekningen og endringene 18
6.2.4 TS– revisjon 18
6.2.5 Fravik 18
6.2.6 Nærmere beskrivelse av planstrekningen og endringene 18
6.3 Djupfesthamn, parsell 6 20
6.3.1 Endringer i planbestemmelsene for parsell 6 20
6.3.2 Tekniske forutsetninger 20
6.3.3 Fravik fra vegnormalen 20
6.3.4 TS – revisjon 20
6.3.5 Nærmere beskrivelse av planstrekningen og endringene 20
6.2 Forvika, parsell 7 22
6.2.1 Endringer i planbestemmelsene 22

6.2.2 Tekniske forutsetninger 22
6.2.3 Fravik fra vegnormalen 22
6.2.4 TS – revisjon 22
6.2.5 Nærmere beskrivelse av planstrekningen og endringene 22
7 Konsekvenser av planendringen 23
7.1 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning 23
7.2 Vurdering av virkninger av tiltaket 24
7.2.1 Kanstadbotn 24
7.2.1 Del av tunnel LP, Kanstadbotn – Fiskefjord 27
7.2.1 Djupfesthamn 27
7.2.2 Forvika 28
7.4 Naboer 30
7.5 Risiko og sårbarhetsanalyse 30
8 Gjennomføring av forslag til plan 33
8.1 Fremdrift og finansiering – utbyggingsrekkefølge 33
8.2 Trafikkavvikling i anleggsperioden 34
8.3 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)– og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen 34
9 Sammendrag av innspill 35
11 Vedlegg 35

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 Kanstadbotn, del av tunnel, Djupfesthamn og Forvika i Lødingen 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.

Planendringen er omtalt i denne planbeskrivelsen og er vist på vedlagte plankart med bestemmelser.

1.1 Offentlig ettersyn

Planforslaget ble sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i tiden 15.03.209 – 03.05.2019 på følgende steder:

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

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

Kontaktperson i Lødingen 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

I høringsperioden er det mottatt til sammen 18 merknader og innspill. Statens vegvesen har laget en oppsummering av innkomne merknader som er vedlagt plandokumentene.

Etter innspill fra Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er det gjort endringer i Kanstadbotn, parsell 4. Hensynssone på ca. 5 meter langs Austerdalelva er lagt til. Det vises til reguleringsplanens bestemmelser under sone for særlig angitte hensyn, naturmiljø (H560_1).

Etter innspill fra Nordland fylkeskommune er det gjort endringer for to kulturminner. For kulturminnet med id 215478 er sikringssonen utvidet. For kulturminnet med id 240124, Geitneset, er bestemmelsesområdet, rigg- og anlegg, redusert, og endret til LNFR. Ingen av endingene er av stor betydning for tiltaket i Djupfesthamn.

Det er ikke gjort endringer for del av tunnel LP eller i Forvika.

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

I Kastandbotn, parsell 4, var det ønskelig å optimalisere plassering av tunnelpåhugget, som medførte ny veglinje gjennom Kanstadbotn, og ny kryssløsning. Det har også vært et behov for mer areal til rigg- og anlegg og større deponiområder.

For del av tunnel i parsell 5 er planendringen et resultat av flyttet påhugg i parsell 4, som medfører endring i linjen ca. 1 km inn i tunnel.

I Djupfesthamn, parsell 6 er det ønskelig å utvide rigg- og anleggsområdet vest for vegen, etter som man tok med for lite sidearealer til rigg- og anlegg i forrige reguleringsendring.

For parsell 7 i Forvika er det behov for ekstra areal til stabiliserende tiltak på fylling i sjø, og ekstra midlertidig areal for tilgang til etablering av bergskjæring på oversiden av veg.

3 Planprosess og medvirkning

2018

- 04.05.2018 Oppstartsmøte reguleringsplan med Lødingen 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

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 Hålogalandsvegen E10/Rv. 83/Rv 85.

Vedtatt reguleringsendring for del av parsell 6 Djupfesthamn og del av parsell 7 Forvika, juni 2018.

5 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

5.1 Kanstadbotn

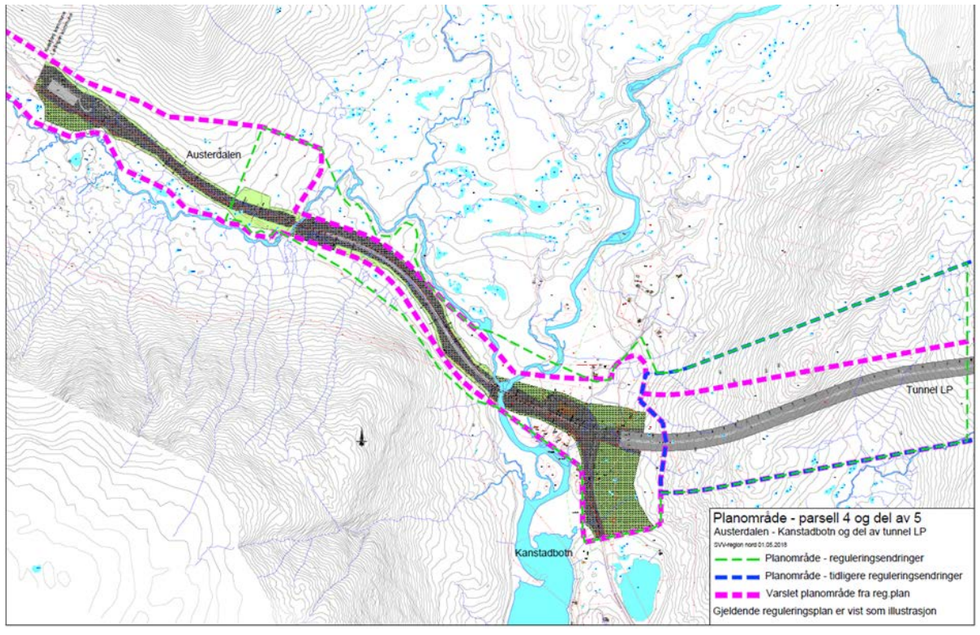
5.1.1 Beliggenhet

Planområdet for reguleringsendring av parsell 4 starter ca. 1 km fra grensen til Troms fylke og Kvæfjord kommune. Etter fylkesgrensen følger eksisterende E10 i randsonen mellom den flate dalbunnen og fjellsiden av Austerdalen, og følger i stor grad landskapet fram mot Kanstadbotn. I Kanstadbotn går vegen inn i tunnel LP mot Fiskefjorden. Strekningen i dagen er på ca. 2 km.

5.1.2 Planområdet

Planområdet for reguleringsendringen er utvidet i bredde på strekningen fra profil 950 til nytt tunnelpåhugg for tunnel LP Kanstadbotn – Fiskefjorden, ved profil 2850 og for sidearealer til profil 3000.

I det følgende beskrives eksisterende forhold for det utvida området, og der endringer vil påvirke dagens situasjon. For ytterligere beskrivelse av dagens situasjon, herunder tekniske forutsetninger, trafikkforhold og reindrift vises det til reguleringsplan for E10/rv. 83/rv. 85 Hålogalandsvegen og delrapport for parsell 4.



Figur 2: Utsnitt fra vedtatt reguleringsplan for Hålogalandsvegen E10/rv83/rv85, parsell 4 og 5 Kanstadbotn og del av tunnel LP. Stiplet grønn linje viser grense for utvida planområde og reguleringsendringer.

5.1.3 Landskapsbilde

Planområdet strekker seg fra kommunegrensen i Austerdalen til Kanstadbotn. 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. Vegetasjonsbildet preges av skog, i hovedsak frodig løvskog med innslag av plantefelt i gran og mindre klynger av furu. Tregrensen ligger lavt over fjorden, og store deler av fjellsidene preges av lyngvekster med mye bart fjell i dagen Åpne myrområder med innsalg av gras og lyng finnes i dalbunnen og på eidene.

Figur 3: Kanstadbotn

Austerdalen: Delområdet består av den karakteristiske U-dalen Austerdalen, som strekker seg fra Gullesfjordbotn i vest til Kanstadbotn i øst. Fjellsidene er slakere og toppene er avrundede. Terrenget i dalbunnen er åpent, men småkupert. Delområdet er naturpreget med få tekniske inngrep. Middels verdi.

Kanstadbotn: Kanstadbotn er en typisk U-dal med bratte dalsider og bred dalbunn. Terrenget er tydelig terrassert med klare referanser til siste istid. Dalsidene er kuperte, uten bart fjell. Store

sammenhengende myrområder med innslag av bekker, elver og mindre vann preger området. Den verna Heggedalselva har sitt utløp i Kanstadfjorden. Heggedalselva er vernet med vernegrunnlag urørthet, og fremstår som et verdifullt landskapselement. Middels til stor verdi.

For en mer utfyllende beskrivelse av delområdene vises det til konsekvensutredningen for vedtatt reguleringsplan.

Vegen i landskapet

Planområdet er begrenset til eksisterende vegkorridor, samt et langsgående belte på hver side av vegen til breddeutvidelse og kurvaturutbedring. Landskapet er naturpreget med får tekniske inngrep foruten dagens veg og et par høyspentlinjer. Vegen følger landskapets dominerende retning, og ligger i randsonen mellom dalbunn og fjellside. Dagens veg ligger lett i landskapet og har en nøktern standard. Dens omfang og skala står i et harmonisk forhold til omgivelsene, og vegen er stor grad underordnet landskapets små og store terrengformer. Reiseopplevelsen langs strekningen vil variere med kjøreretning og årstidene, og anses som god.

5.1.4 Nærmiljø og friluftsliv

Område med enkelte fritidseiendommer og nærturterreng og områder med stor (Kanstadeidet) og middels (Kanstadbotn) verdi som friluftsområder. Det vises til verdivurdering i konsekvensutredning gitt i gjeldende reguleringsplan.

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). Naturforvalter var på befaring 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.

Det utvidete arealet har myr og noe bjørkeskog. Både myr og vegetasjonen ellers er i hovedsak fattig med dominans av arter som rome, bjønnkam, bukkeblad, kvitbladlyng, sveltstarr, røsslyng, krekling, blokkebær, blåbær og skrubbær. Det er noe lågurt/småbregneskog mellom vegen og Eidelva. I tilknytning til små dammer på begge sider av vegen var det mye øyenstikkere (store libeller). Arealene nærmest elva er morenemasser som elva har gravd seg gjennom med til dels bratte elveskråninger. Ned mot der elvene møtes (kryssingspunkt for ny bru) er det flatere og vegetasjon og kantsone frodigere. Det er et mindre område med gråorskog langs Eidelva før samløpet.

Figur 4: Foto fra aktuelt planområde i Kanstadbotn (Foto: Trond Aalstad)

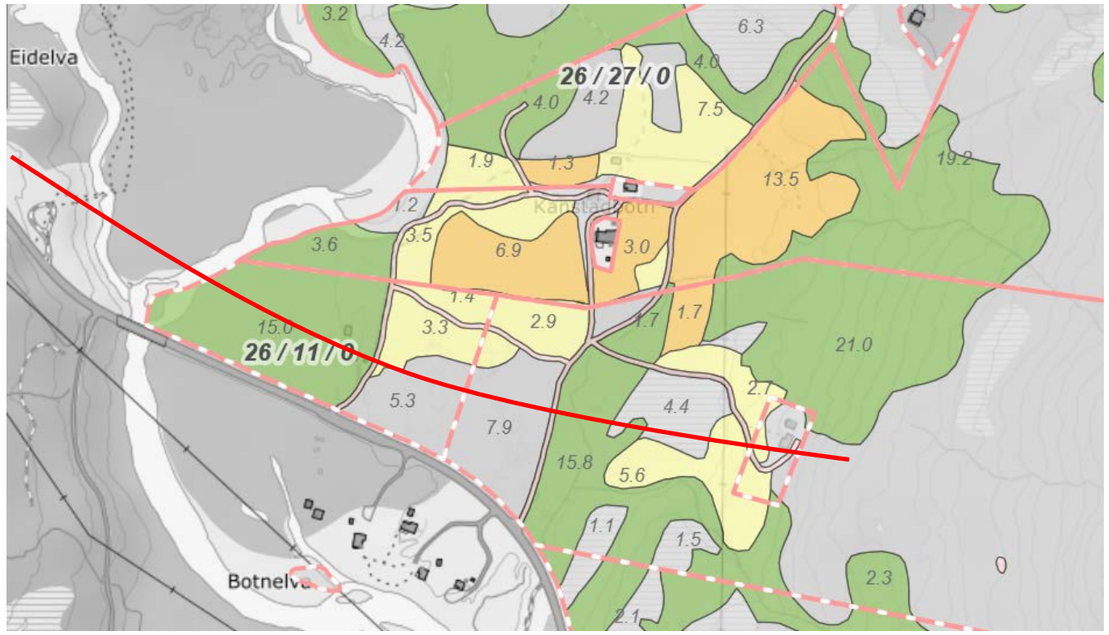
Det er samme vegetasjonstyper som eksisterende planforslag og hvor konsekvensutredningen for naturmangfold ga arealet langs vegen liten til middels verdi og middels verdi nærmest elva i henhold til metodikken for konsekvensanalyser (V712). Det er en del myr innenfor utvidelsesområdet og som naturtype er de fleste myrkategoriene nær truet (NT), sårbar (VU) eller direkte truet (EN). Åpen myrflate og myrskogsmark som det er her er NT. Det er ikke rikmyr eller kilder i området. Utvidelsen berører kantsona til verna vassdrag og vassdraget har bestand av stasjonær ørret i tillegg til bestand av laks og sjøørret. Det ble på befaring observert mye småfisk/yngel i elva (som da hadde svært lav vannstand).

5.1.6 Kulturmiljø

Det er ikke kjent kulturminneverdier i konflikt med foreslåtte endringer. Endringene medfører en utvidelse av rigg-/anleggsområde som vil medføre nærføring til en kulturminnelokalitet med ID 68210 i Riksantikvarens database Askeladden. Dette er et automatisk fredet markasamisk gårdsmiljø fra 1800-tallet som innehar stor verdi.

5.1.7 Naturressurser

Aktuelt område for planendringen kommer i berøring med områder med jordsmonn kategorisert som dyrkbar jord. Arealet er definert som dels fulldyrket jord (orange), innmarksbeite (gul) eller produktiv skog (grønn). (Kilde: NIBIO arealinformasjon). Det vises til verdivurdering og konsekvensutredning gjort i planbeskrivelse for gjeldende reguleringsplan.



Figur 5: Utdrag fra NIBIO Kilden. Gårdskart. Rød linje viser omtrentlig plassering av senterlinje veg frem til tunnelpåhugg.

5.1.8 Grunnforhold

Geoteknikk

Det er utført en rekke grunnundersøkelser i planområdet. Løsmassene består hovedsakelige av variasjoner av sandig, grusig materiale men det er også funnet noe siltig og lerig materiale.

Geologi

Berggrunnen i det undersøkte området består for det meste av en lys rosa-grå grovkornet granitt. Stedvis er den gneissig. Bergarten har vært utsatt for en eller flere generasjoner av deformasjon som bla har resultert i små svakhetssoner. Det er ingen registrerte steinskred og/eller steinnedfall langs parsellen. Se også kapittel 5.2.4.

Snøskred og drivsnø

Strekningen gjennom parsell 4 passerer gjennom et relativt slakt terreng med liten skredfare. Det er registrert ett løsmasseskred, men ingen steinskred.

5.2 Del av tunnel LP, Kanstadbotn – Fiskefjorden

5.2.1 Beliggenhet

Planområdet omfatter strekningen fra 50 meter etter tunnelpåhugg i Kanstadbotn til ca. 1 km inn i tunnel LP, retning Fiskefjorden.

Planområdet for reguleringsendringen av vedtatt plan for Hålogalandsvegen, i Djupfesthamn i Lødingen kommune, er vist i figur 3 over.

5.2.2 Planområdet

Planområdet er justert noe i nordlig retning, ca. 1 km inn i tunnelen.

5.2.3 Kulturmiljø

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

5.2.4 Grunnforhold

Geoteknikk

Prosjektområdet, parsell 5, går fra Kanstadbotn til Middagsfjellet i Fiskefjorden. Løsmassene ved tunnelpåhugg L i Kanstadbotn og tunnelpåhugg P i Fiskefjord består av breelvavsetninger og morene. Over fjellet mellom påhugg L til påhugg P består løsmassene av steinblokker, forvitringsmateriale, torv og lyng. For tunnel L–P er hovedbergarten en grov og massiv granitt (90 – 95%) med 1 – 5 cm store feltspatøyne. Den andre bergarten er en breksje (5 – 10%) som opptrer hovedsakelig i Sørdalen. Berggrunnen er deformert i flere generasjoner, noe som vises tydelig i de gjennomgående 5–6 struktursettene. Flere deler av undersøkelsesområdet preges av svakhetssoner, bl.a. i form av breksjen i Sørdalen.

Geologi

Berggrunnen i det undersøkte området domineres av en grå – rosa, middelskornig granitt. Stedvis er den foliert og gneissig og opptrer den i form av øyegneis. Hovedmineralene er feltspat og kvarts. Resterende er biotitt og hornblende.

Foruten egen kartlegging er berggrunnskart fra NGU benyttet. Det er også gjort skredfaglig og kvartærgeologisk kartlegging i området, samt innhenting av kunnskap fra NVE.

Berggrunnen er gjennomsatt av 3 – 6 sett av strukturer.

Generelt forekommer ikke geologien komplisert med tanke på anlegg og bygging i, ved og rundt nytt påhuggsområde.

5.3 Djupfesthamn

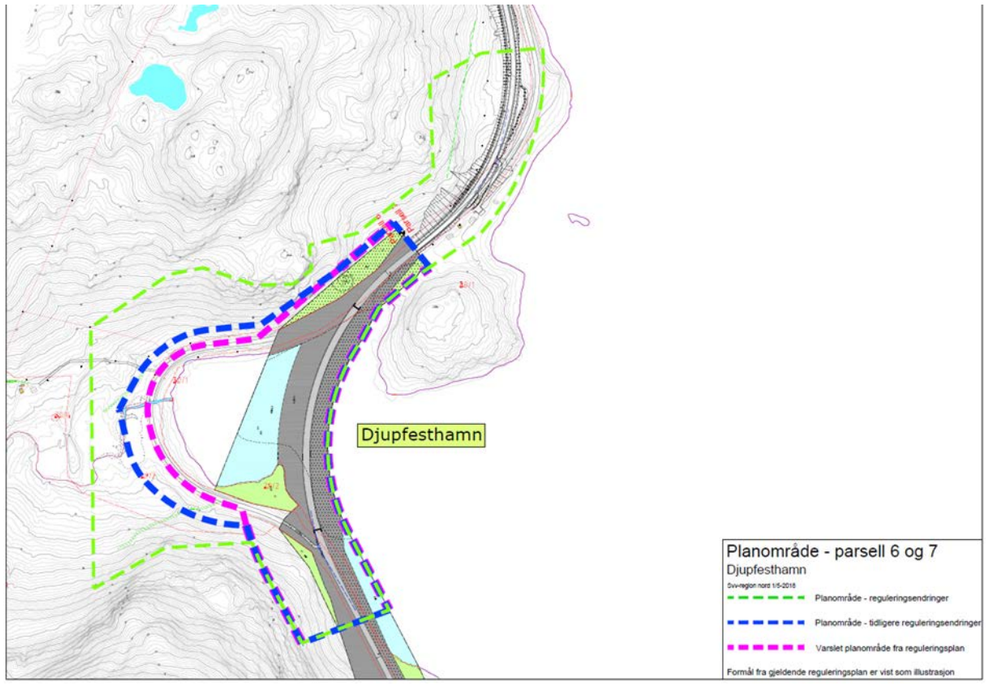
5.3.1 Beliggenhet

Planområdet omfatter strekningen Jektvika til Djupfest og omfatter det naturpregede landskapet i vika Djupfesthamn og inn Djupfestbotn. Eksisterende E10 forbi Djupfesthamn brukes i hovedsak som gjennomfartsåre for fastboende og turister, samt næringstransport.

Planområdet for reguleringsendringen av vedtatt plan for Hålogalandsvegen, i Djupfesthamn i Lødingen kommune, er vist i figuren under.

5.3.2 Planområdet

Planområdet er utvidet i vestlig retning. Dette fordi det er behov for mer areal til rigg- og anlegg etter som vegen legges om og følger trasé for dagens E10, som følge av første reguleringsendring for Djupfesthamn. I det følgende beskrives eksisterende forhold for det utvida området, og der endringer vil påvirke dagens situasjon. For ytterligere beskrivelse av dagens situasjon, herunder tekniske forutsetninger, trafikkforhold og reindrift vises det til reguleringsplan for E10/rv. 83/rv. 85 Hålogalandsvegen og delrapport for parsell 6.



Figur 6: Utsnitt fra vedtatt reguleringsplan for Hålogalandsvegen E10/rv83/rv85, parsell 6 og (7) Djupfesthamn. Stiplet grønn linje viser grense for utvida planområde for reguleringsendringer for Djupfesthamn. Stiplet blå viser utvidelsen ved varsel om oppstart av forrige reguleringsendring. Stiplet rosa linje viser plangrensen fra varsel om oppstart for vedtatt statlig plan.

5.3.3 Landskapsbilde

Figur 7: Djupfesthamn. Foto: Anne Kjersti Løvstad

Delområdet omfatter strekningen Jektvika til Djupfest og omfatter det naturpregede landskapet i vika Djupfesthamn og inn Djupfestbotn. Området er avgrenset av grovkuperte åssider i nord og sør som Munkfjellet (207m), Tverrfjellet (220m) og Storhaugen (110,5m). Mot vest avgrenses delområdet visuelt av det lave eidet mellom Vedhøggan og Bjørnlia. Disse terrengformene, sammen med nesene Geitneset og Middagshaugen, definerer landskapsrommet.

Bukta Djupfesthamn har en karakteristisk og spesiell form. Eksisterende veg ligger på fylling på den smale bremmen mellom fjellfot og fjord, og følger i stor grad landskapets former og retninger.

5.3.4 Nærmiljø og friluftsliv

Delområde med enkelte fritidseiendommer, med nærturterreng og båtfortøyningsplass. Djupfesthamn er noe brukt som utgangspunkt av turgåere på veg til attraktive friluftslivsområder om sommeren.

5.3.5 Naturmangfold

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 befaring 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.

Det utvidete arealet har noe gammel slåttemark og mulig slåttemyr. Ingen av disse er i hevd. Det er ellers mye blokkmark i nord og et ospeholt her med i hovedsak ung osp. Ingen større osper ble funnet og det var generelt lite dødved. For øvrig er det skrinn mark med furu i nord og fattig myr og bjørkeskog i sør. Botnelva renner rolig gjennom planområdet og det ble observert mye yngel i nedre del av elva.

Figur 8: Foto fra planområdet i Djupfesthamn. Slottemark (til venstre) og Botnelva (til høyre).

Det er en del myr innenfor utvidelsesområdet og som naturtype er de fleste myrkategoriene nær truet (NT), sårbar (VU) eller direkte truet (EN). Her er noe myrflate som henger sammen med gammel slåttemark og dette kan være tidligere slåttemyr (ikke kalkrik). Slåttemyr er direkte truet naturtype (EN) og også utvalgt naturtype. Slått av myr er en eldre driftsform så myra har nok ikke blitt slått på mange tiår.

5.3.6 Kulturmiljø

Det er ikke kjent kulturminneverdier i direkte konflikt med foreslåtte endringer. Endringene vil imidlertid medføre ekstrem nærføring til en kulturminnelokalitet med ID 240124 (H730_4/H570_4) i Riksantikvarens database Askeladden. Denne lokaliteten er et automatisk fredet aktivitetsområde fra steinalder som innehar stor verdi. Endringene vil også medføre at en kulturminnelokalitet med ID 214816 vil bli liggende mellom veg og rigg-/anleggsområde. Dette er en automatisk fredet samisk gravrøys som er overlagt hensynssone H730_2 i vedtatt plan. Med utvidelse av rigg- og anleggsområder inn i overgangen til Parsell 7 kommer planen i berøring med to kulturminnelokaliteter: ID 214482 (H730_3/H570_3) som er en automatisk fredet heller (lappogallo) og ID 215478 (#51) som er et bosetnings- og aktivitetsområde fra steinalder.

5.3.7 Naturressurser

I området Djupfesthamn og Djupfestbotn finnes en del innmarksbeite og skog av lav til middels bonitet. Lengre innover i Djupfestbotn er flere store og små myrområder. (Kilde: NIBIO arealinformasjon) i området vest for dagens og ny E10 har Lødingen kommune gitt tillatelse til nydyrking av et myrområde, kalt «Hans- Gjæver myra». I dag er ingen områder i Djupfestbotn fulldyrka jordbruksarealer.

5.3.8 Grunnforhold

Geoteknikk

De utførte grunnundersøkelsene i planområdet viser at løsmassene består av variasjoner av sandig, grusig siltig materiale med noe innslag av leire.

Geologi

Berggrunnen i det undersøkte området domineres av en kvit, grå, rosa, middelskornig granitt. Stedvis er den foliert og gneissig og stedvis opptrer den i form av øyegneis. Hovedmineralene er feltspat og kvarts. Resterende er biotitt og hornblende.

Foruten egen kartlegging er berggrunnskart fra NGU benyttet. Det er også gjort skredfaglig og kvartærgeologisk kartlegging i området, samt innhenting av kunnskap fra NVE.

I det eksisterende planforslag var det tilknyttet to mindre bergskjæringer, en på hver side av Djupfesthavn. Berggrunnen er gjennomsatt av ca. seks sett av strukturer.

Generelt forekommer ikke geologien komplisert med tanke på anlegg og bygging.

Snøskred og drivsnø

Strekningen passerer under noen åssider i Djupfesthamn, men det er ingen skredregistreringer langs eksisterende E10, og er derfor ikke særlig skredutsatt. Med fortsatt tendens mot mildere vintre og mer vekslende vær vil vi likevel forvente noe økt fare for på sørpe- og flomskred langs elver og bekkeløp. I åpne områder må det også tas hensyn til drivsnø og snøfokk.

5.4 Forvika

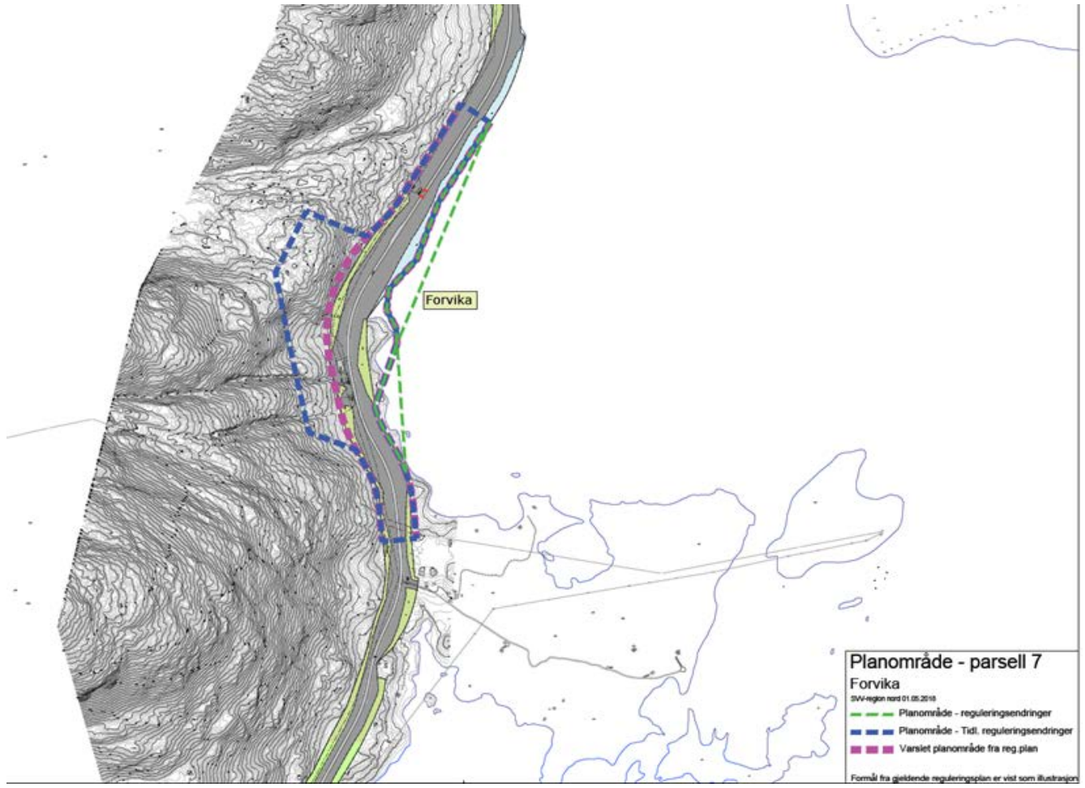
5.4.1 Beliggenhet

Forvika er en del av et større delområde i ytre del av Fiskefjord. Planområdet ligger mellom Båtvikberget og Stigelva.

E10 er hovedfartsåre for fastboende og turister, inkludert næringstransport. Planområdet for reguleringsendringen av vedtatt plan for Hålogalandsvegen, i Forvika i Lødingen kommune, er vist i figuren under.

5.4.2 Planområdet

Som tegningen under viser er planområdet utvidet mot øst, blå stiplet strek. Dette for å gi plass til motfylling i sjø. I det følgende beskrives eksisterende forhold for det utvida området, og der endringer vil påvirke dagens situasjon. For beskrivelse av dagens situasjon for resterende arealer herunder tekniske forutsetninger, trafikkforhold og kulturmiljø vises det til gjeldende reguleringsplan for Hålogalandsvegen E10/ Rv83/ Rv 85 og delrapport for parsell 7.



Figur 9: Utsnitt fra vedtatt reguleringsplan for E10/rv. 83/rv. 85 Hålogalandsvegen parsell 7 og Forvika. Stiplet grønn linje viser grense for utvida planområde og reguleringsendringer for Forvika.

5.4.3 Landskapsbilde

Figur 10: Forvika sett mot nordvest. Foto: NVDB

Forvika er en del av et større delområde i ytre del av Fiskefjord. Planområdet ligger mellom Båtvikberget og Stigelva. Landskapsrommet ved Forvika er visuelt avgrenset av høye fjell og fjellrygger på den ene siden og et delvis åpent fjordlandskap mot Fiskefjord og Tjeldsundet. Delområdet har en klar nord-sør-retning. Fjellsidene er bratte, og går for delvis rett ned i fjorden. Høye flog og synlige rasvifter preger de øvre delen av liene. Vegetasjonsbildet er preget av skrinn jord og blokkmark med løvskog, hovedsakelig bjørk med innslag av selje. Planområdet er ellers preget av rester av den boreale furuskogen, derav navnet Forvika. Sør for selve Forvika ligger et lite skogkledt nes kalt Forviksneset.

Eksisterende veg ligger svært nært fjorden og veksler mellom å ligge på den svært smale bremmen mellom fjellfot og fjæresone, og å ligge på bratt fylling ned mot strandsonen. Dagens veg er smal og har en nøktern standard som tar hensyn til terrengformer og følger landskapets retning. Landskapet har visuelle kvaliteter som er vanlige i regionen, og er vurdert til å ha middels verdi.

5.4.4 Nærmiljø og friluftsliv

Området preges av nærheten til fjorden og de bratte fjellsidene og innehar spredt fritidsbebyggelse hovedsakelig tilknyttet indre deler av Fiskefjorden og Fiskøya. Flere lokaliteter brukes som utgangspunkt til attraktive friluftsområder, deriblant til Strandtinden som er en populær topptur sommer og vinter.

Området Fiskøya – Forvika er mye brukt som utgangspunkt for internasjonalt attraktive toppturer til Strandtinden, i hovedsak vinterstid. De fleste av brukerne parkerer langs vegen ved Forvikneset eller Fiskøya. Forvikneset brukes også som utgangspunkt for turer til gode fiskevann i Raskardalen og videre til Sørdalen. Strekningen fra Forvika – Fiskefjorden har lite bebyggelse og få verdier for friluftsliv.

5.4.5 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 er skrinn bjørkeskog ned mot sjøen og strandsona er ei relativt bratt steinfjære uten gruntvannsområder utenfor. Det er samme vegetasjonstyper som eksisterende planforslag og hvor konsekvensutredningen for naturmangfold ga arealet middels verdi i henhold til metodikken for konsekvensanalyser (V712). All strandsone av ordinær karakter ble gitt middels verdi. Det er ikke registrert truete eller nær truete arter i området (kategoriene NT, VU, EN, CR i artsdatabanken). Det er heller ikke registrert truet naturtype her. Planutvidelsen berører ikke vassdrag.

5.4.6 Kulturmiljø

Det er ikke kjente kulturminner som omfattes av reguleringsendringen.

5.4.7 Naturressurser

Det er ingen arealer av betydning for jordbruket langs denne delen av parsell 7, og marginale skogressurser.

5.4.8 Reindrift

I området for utvidelsen trekker reinen ned mot vegen for å komme til beiteområder på Fiskøya. De trekker ned fra fjellene rundt, og videre ned skaret mot Forvikneset. Reinen søker også ned mot fururabbene på oversiden av dagens E10. Disse er det viktig å bevare der dette er mulig.

5.4.9 Grunnforhold

Geoteknikk

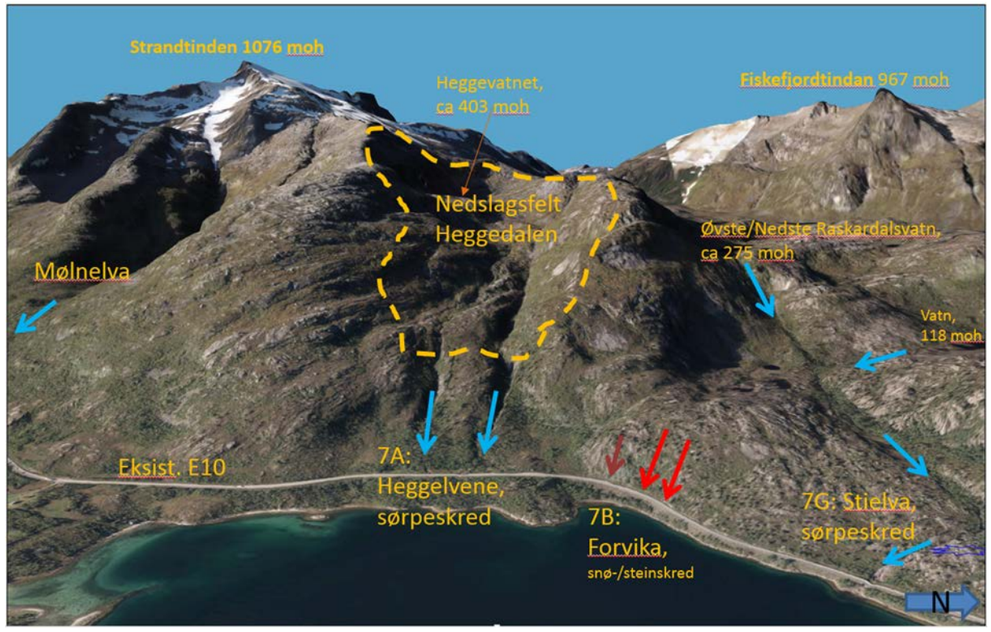
De er utført grunnundersøkelser langs veg samt i skråningsbotn. Løsmassene består av sand med noe innslag av grus, det er også funnet et tynt leirlager.

Geologi

Berggrunnen i det undersøkte området domineres av en kvit, grå, rosa, middelskornig granitt. Stedvis er den foliert og gneissig og stedvis opptrer den i form av øyegneis. Hovedmineralene er feltspat og kvarts. Resterende er biotitt og hornblende. Generelt forekommer ikke geologien komplisert med tanke på anlegg og bygging. Det vises til vedtatt reguleringsplan, inkludert reguleringsendring datert juni 2018.

Skred- og drivsnøforhold

Ny omlagt veg i Fiskfjordbotn passerer flere kjente skredområder der ulike typer skred kan nå vegtraséen. Skredregistreringer langs eksisterende E10 er godt grunnlag, med blant annet snø-/sørpeskredområder ved begge Heggelvene. I Forvika er det fare for både steinsprang og snøskred fra bratte fjellsider. Se illustrasjon i figur 11.



Figur 11: Området ved Heggelvene og Forvika, kupert landskap under Strandtinden med potensiale for mange skredtyper, her skissert sørpeskred med noen potensielle løsneområder, Flyfoto/ 3D-TERRENG, sett mot SV. Grunnlag: norgei3d.no/Virtual Globe, tegning Ole-André Helgaas.

Med fortsatt tendens mot mildere vintre og mer vekslende vær vil vi forvente økt hyppighet på sørpeskred, noe som kan gjelde for Stigelva rett nord for Forvika. I åpne områder må det også tas hensyn til drivsnø og snøfokk i planleggingen.

Flere detaljer finnes i skredfaglig rapport nr. 50831-SKRED-004.

6 Forslag til endringer

6.1 Kanstadbotn, parsell 4

De foreslåtte endringene innebærer:

- Tunnelpåhugg flyttes ca. 85 meter mot nord
- Veglinjen flyttes/justeres pga. nytt påhugg
- Ny kryssutforming E10/rv. 85
- Ny lokalisering av bru – behov for lenger bru
- Privat adkomstveg legges i kulvert under E10
- Deponier og rigg- og anleggsarealer utvides

6.1.1 Endringer i planbestemmelsene for parsell 4

Blå farge viser tekst som er tatt inn i planbestemmelsene.

Overstrykning viser tekst som er tatt ut av planbestemmelsene

Nasjonal arealplan – ID: 1851_2018005

Planforslaget er datert 28.11.2018
Offentlig ettersyn og høring
Reguleringsbestemmelser vedtatt

1 PLANAVGRENSING
Bestemmelsene gjelder for det området som på plankartet ligger innenfor planens begrensing. E10: Fra profil 950 – 2900 (og sidearealer til ca. 3000)

4 REKKEFØLGEKRAV (PBL § 12-7 nr. 10)

4.1 Tiltak i tilknytning til veger, bruer og tuneller
Sikkerhetsgjerde/ viltgjerde i overkant av tunellpåhugg x (tegning C 104 profil 2850-2900), over og i forlengelsen av viltovergang (tegning C102 profil 1300-1350) skal være oppført senest samtidig med at vegen åpnes for normal trafikk. Det skal lages en helhetlig plan for gjerdehold for å hindre at vilt kommer ut i vegbanen.

4.3 Krav til geoteknisk vurdering
Før etablering av deponier, #17_D36, #5_D8, #6_D8 og #18_D9 ~~#3, #4 og #18 skal~~ det foretas geoteknisk vurdering av stabiliteten.

5.2 Kjøreveg (o_SKV og SKV) jf. PBL 12-7, 1. ledd nr. 2
Følgende kjøreveger skal anlegges som offentlige veger:
- o_SKV1er ny E10, offentlig veg
- o_SKV2 er adkomstveg fra ny E10 til kollektivknutepunkt o_SKK1og framtidig fylkesveg

5.3 Kjøreveg (SKV) jf. PBL 12-7, 1. ledd nr. 2
Følgende kjøreveger skal anlegges som private veger:
- SKV3 er dagens E10 og fremtidig, privat adkomstveg over eksisterende bru
- SKV4 og SKV5 er private adkomstveger til eiendommene 26/68, 26/69, 26/81, 26/80 og 26/67
- SKV6 er privat adkomstveg til eiendommer nord for ny E10, i eksisterende trasé, delvis i kulvert under ny E10

5.4 Annen veggrunn- tekniske anlegg (o_SVT, SVT)
Områdene merket o_SVT1 og SVT kan benyttes til rigg- og anleggsområde i anleggsfasen. Etter ferdigstillelse av anlegget skal arealet skal nyttes til fyllinger, skjæringer, grøfter, murer, rekkverk, skredsikringstiltak og annet nødvendig areal i forbindelse med offentlig kjøreveg. Innenfor området o_SVT1, SVT tillates mellomlagring av vekstmasser til bruk i veganlegget. Etter endt uttak skal området istandsettes og revegeteres.

Innenfor området o_SVT1 tillates nødlommer, teknisk bygg, samt annen nødvendig utrustning og installasjoner som er påkrevd i tunell. Det tillates også mellomlagring av masser. Etter endt uttak skal området istandsettes og revegeteres.

6 LANDBRUKS-, NATUR- OG FRILUFTSOMRÅDER SAMT REINDRIFT (LNFR) (PBL § 12-5 nr. 5)

6.1 Alle LNFR-områdene med bestemmelsesområde

LNFR-områdene med bestemmelsesområde kan benyttes til rigg- og anleggsområde i anleggsperioden. Områdene som tas i bruk i til anlegg- og riggområder skal istandsettes og revegeteres og tilbakeføres til angitt formål i planen (L), jf.§ 4.2 og §9.

8.3 Sone for særlig angitte hensyn

Reindrift (H520)

Området H520_1 omfatter viktig drivings- og trekklei for rein. Innenfor hensynssonen skal det etableres ledegjerder over og frem mot viltovergangen, samt rekkverk langs veg for å hindre påkjørsler. Det er ikke tillatt å stenge drivingsleia gjennom utbygging eller andre tiltak.

Området H520_2 omfatter sone for innhegning for kalvemerking. Her tillates etablert gjerder. Kalvemerking skjer årlig i juli/august måned. Fra innhengning slippes reinen ut- og drives nordover.

9. OMRÅDE MED BESTEMMELSER (KARTFORSKRIFTEN) (PBL§ 12-7 nr.1)

Formålet «midlertidig anleggs- og riggområde» er vist på plankartet med skravur og nummerert med L1 #3-#18 (Inkl. #17_D36, #5_D8, #6_D8 og #18_D9). Midlertidig anleggsbelte og riggområde» opphører når kommunen har fått skriftlig melding om at anlegget eller deler av det er ferdigstilt. Kommunen kan deretter gjøre vedtak om opphør av midlertidigheten, jf. PBL § 12-7, 1 ledd nr 10

Midlertidig anleggs- og riggområder, gjelder kun L1#17_D36, #5_D8, #6_D8 og #18_D9

I områdene som i denne planen reguleres til L1 #17_D36, #5_D8, #6_D8 og #18_D9 tillates permanente terrengtiltak, herunder oppfylling av terreng og permanent lagring av overskuddsmasser, stein, jord- og myrmasser E10/rv83/rv85 Hålogalandsvegen.

Anledningen til å deponere masser permanent opphører når anlegget er ferdig, og senest ett år etter at E10/ rv83/rv. 85 Hålogalandsvegen er åpnet for trafikk. Arealene tilbakeføres til angitt arealformål i reguleringsplanen.

Terrenget skal ha varierende helningsgard, og tilpasses terrengtype på stedet. Det tillates som hovedregel ikke skråninger brattere enn 1:2. Deponiområdene utformes ellers i tråd med skisser til «prinsipper for utforming» i Formingsveileder for E10/Rv83/Rv85 Hålogalandsvegen, side 34. Inngrep (herunder kjøring med maskiner) i elver og bekker i anleggsøyemed skal unngås så langt som mulig. Der anleggsaktivitet likevel berører elver og bekker skal elvestreng og kantsone tilbakeføres til naturlig tilstand etter anleggsfasens slutt. Anleggsvirksomhet for å gjennomføre nødvendig erosjonssikring er tillatt.

#17_D36 deponering til maksimum 5 meter over eksiterende terreng. Deponiet skal utformes, driftes og istandsettes slik at en unngår skadelig avrenning til Austerdalselva. Tiltaket må tilpasset det omkringliggende landskapets former og skala i tråd med prinsipp for deponiutforming i formingsveileder.

#5_D8 og #6_D8 deponering til maksimum 5 meter over eksiterende terreng. Deponiet skal utformes, driftes og istandsettes slik at en unngår skadelig avrenning til Austerdalselva. Tiltaket må tilpasset det omkringliggende landskapets former og skala i tråd med prinsipp for deponiutforming i formingsveileder.

#18_D9 deponering til maksimum 5 meter over eksiterende terreng. Tiltaket må tilpasset det omkringliggende landskapets former og skala i tråd med prinsipp for deponiutforming i formingsveileder.

6.1.2 Tekniske forutsetninger

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

Øvrige tekniske forutsetninger er de samme som for vedtatt reguleringsplan for Hålogalandsvegen E10/Rv 83/ Rv 85

Kjøreveger

Standardklasse	Fartsgrense	Minste tillatte horisontalkurveradius	Maks stigning	Dimensjonerende trafikk (ÅDT) år 2062	Vegbredde (Kjørefelt + skulder)
H3 (Iht. N100 av 2013)	90 km/t	450	6%	2350	8,5m

Kryss/ tilkoblinger

Kryss på ny E10 planlegges i Kanstadbotn. Kryssene dimensjoneres for modulvogntog. Kryssene etableres som fullkanalisert (oppmerket) med venstresvingefelt og høyresvingefelt på hovedveg samt dråpeøy i sekundærveg.

Brukonstruksjoner

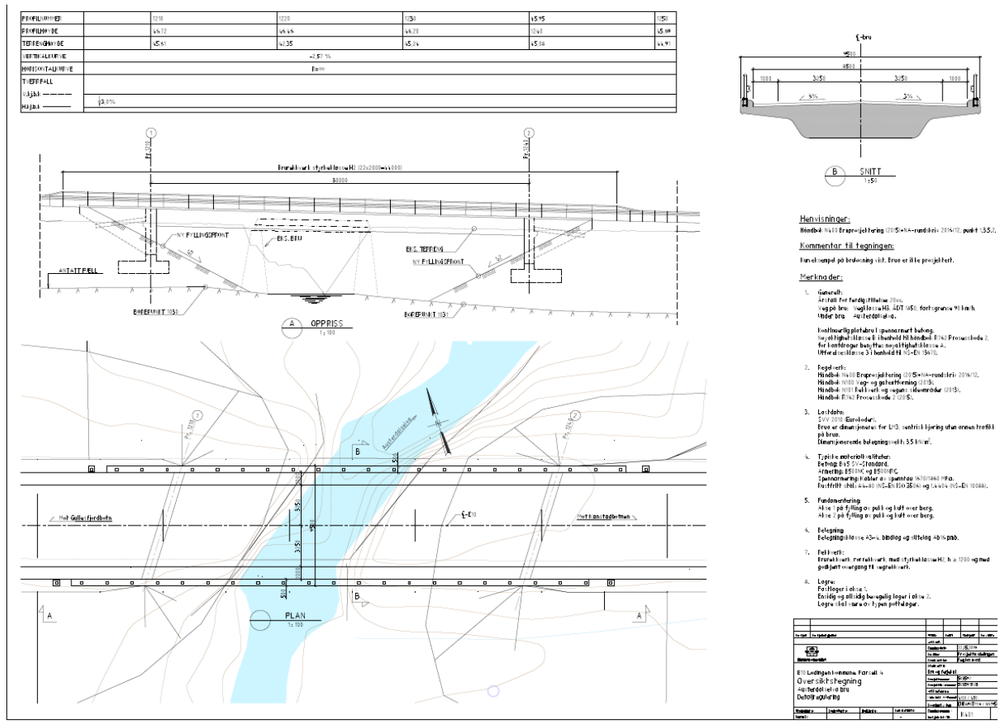
Heggedalselva og Eideelva krysses med 160 meter lang bru i tre spenn og pilarer på tørre arealer mellom elvene. Statens vegvesens håndbok N400 «Bruprosjektering» skal legges til grunn for utforming av konstruksjonen.

Av plan og profiltegninger (C-tegninger i illustrasjonsheftet) fremgår plassering av bru. For utforming av bruer og andre konstruksjoner vises det til «Brufagrapport for parsell 4» og «Formingsveileder for E10/rv.83/rv.85 Hålogalandsvegen».

Tabellen under viser en oversikt over nye konstruksjoner i Kanstadbotn.

Tabell 1: Brukonstruksjoner Kanstadbotn

Brunavn	Kategori	Profil	Lengde [m]	Type
Austerdalselva	Bru i linja	1210–1240	30	
Flyttlei Austerdalen	Viltbru	1300–1350	50	
Heggedalselva/Botnelva	Bru i linja	2222–2380	158	Tre spenn
Kanstadbotn kulvert	Kulvert	2650	40	



Figur 12: Tegning viser skisse over ny bru over Austerdalselva.

6.1.3 Fravik fra vegnormalen

Det er søkt fravik fra ny N100 (2018) fordi planendringen er en del av en større plansammenheng som er planlagt etter gammel N100 (2013).

6.1.4 TS – revisjon

Det er utført en TS– revisjon (trafikksikkerhetsrevisjon) hvor tegningshefte datert 05.10.18 ble benyttet som grunnlag. Avvik, feil og merknader som er framkommet er rettet opp og innarbeidet i planen.

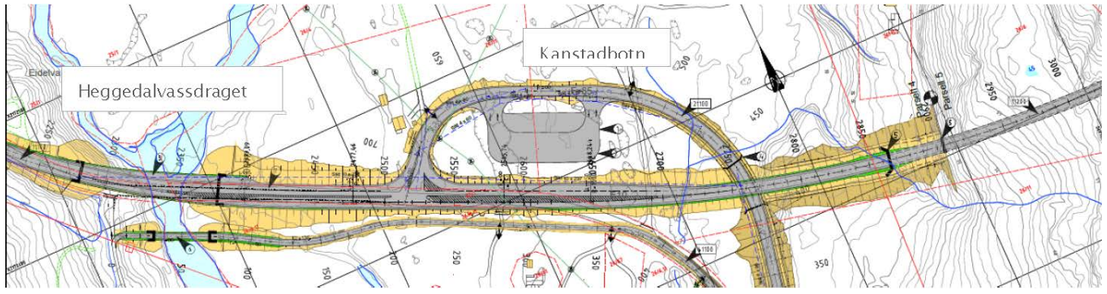
6.1.5 Nærmere beskrivelse av planstrekningen og endringene

Parsell 4, fra Kanstadeidet til Kanstadbotn er på til sammen 2,9 km. Strekningen for planendringen av parsell 4 utgjør 2 km.

Utsnitt fra gjeldende reguleringsplan for Hålogalandsvegen

I gjeldende reguleringsplan ble veglinjen regulert lenger sør enn optimalt for å oppnå en kort bru over Botnelva (Heggedalsvassdraget) og for å ta hensyn til fritidseiendom beliggende nært påhugg. Det ble regulert arealer for deponi sør for tunnelpåhugg, og rigg– og anlegg på nordsiden av påhugget. Disse arealene ble ikke regulert store nok for det reelle behovet for permanent deponi og brakkerigg i tilknytning til påhugget.

Figur 1313: Utsnitt av gjeldende reguleringsplan for P4 gjennom Kanstadbotn. Vest og øst for Botnelva.



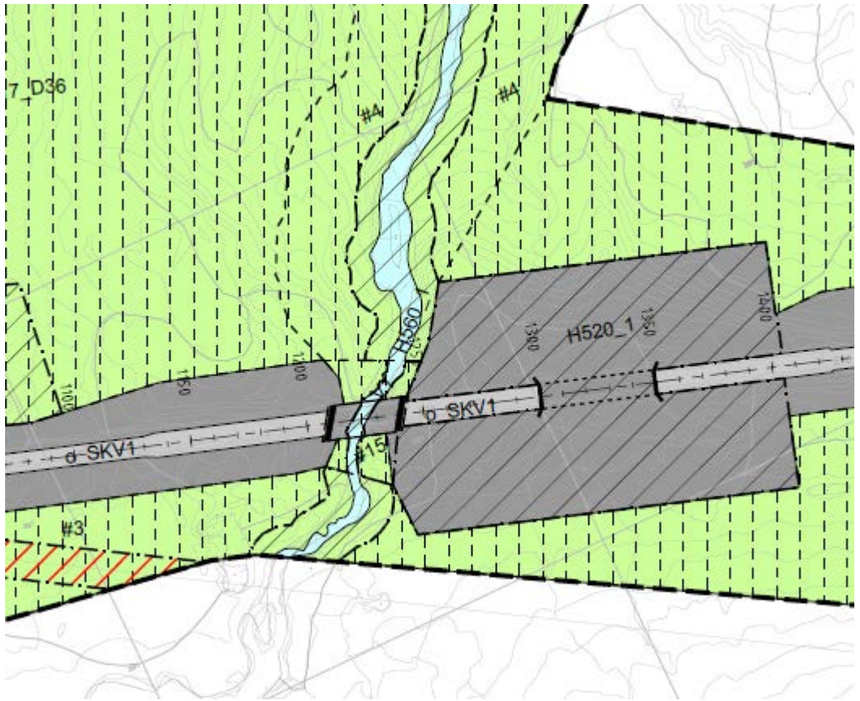
Figur 14: C-tegning (C104) fra profil 2230-2910, grunnlag for gjeldende reguleringsplan.

På bakgrunn av at det nå er mulig å innløse fritidseiendommen ved tunnelpåhugget i Kanstadbotn foreslås det å flytte påhugget noe lenger nord. Det medfører flytting av veglinjen mot nord, ny og lenger bru over Heggedalsvasssdraget (Eideelva og Botnelva), og mulighet for en mer optimal kryssutforming der ny E10 skal møte rv. 85 fra sør. Endringen medfører at siktforholdene fra krysset mot/over brua bedres slik at siktutvidelsen på brua ikke lenger er nødvendig. Videre er det planlagte akselerasjonsfeltet og forbikjøringsfeltet fra krysset og vestover fjernet.

Utsnitt fra forslag til reguleringsendring

Mulighet til å flytte tunnelpåhugget for tunnel LP, i Kanstadbotn mot Fiskefjorden medførte behov for endring i linjeføring gjennom Kanstadbotn, med ny bru og ny kryssløsning der ny E10 møter rv. 85.

I tillegg har det vært ønskelig å regulere større deponiområder og arealer til rigg- og anlegg, enn det som var regulert gjennom vedtatt plan.



Figur 145: Del av plankart for planendring i Kanstadbotn, parsell 4. Etter innspill fra NVE er hensynssone H560_1 utvidet til ca. 5 m langs Austerdalselvas østre side.

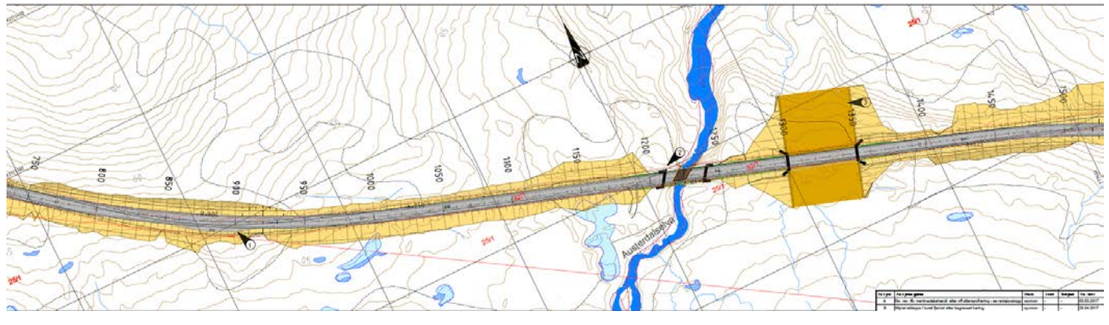
Det reguleres for kjøreveg, offentlig og private adkomstveger (o_SKV, SKV), annen veggrunn langs kjøreveg (o_SVT, SVT). Det reguleres for rigg- og anleggsområder på landbruks-, natur-, friluftsliv-, og reindriftsformål (L1 #3-18).

Vest for Austerdalselva (#17_D36), langs E10 (#5_D8, #6_D8), og sør for tunnelpåhugget (#18_D9) reguleres permanente deponier.

Det reguleres for lokalt kollektivknutepunkt (o_SKK1) og hensynssoner for reindrift (H520), faresoner for frisikt i kryss (H140) og langs høyspentlinje (H370). Over elvene (V1-2) reguleres det hensynssoner for særskilte hensyn for naturmiljø og vernet vassdrag (H560_1-2).

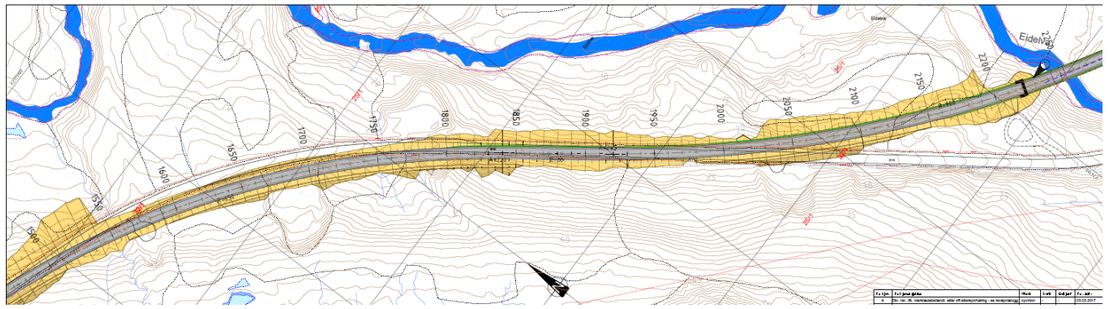
Figur 16 Del av plankart for planendring i Kanstadbotn, parsell 4. Profil 2100–2900 (3000).

Planendringen starter i profil 950, med et deponiområde nord for vegen (L1 #17_D36). Vegen går over bru ved profil 1210–1240 over Austerdalselva. Like etter brua reguleres det for en viltovergang/flyttlei for rein, profil 1300–1350.



Figur 17 C102-tegning fra profil 950 (start planendring) – 1500.

På begge sider av vegen er det foreslått regulert bredt belte for rigg- og anlegg. Langs vegen tillates permanent deponering av masser for utslaking av sideterreng. På sørsiden følger avgrensningen eksisterende høyspentlinje frem mot Heggedalsvassdraget.

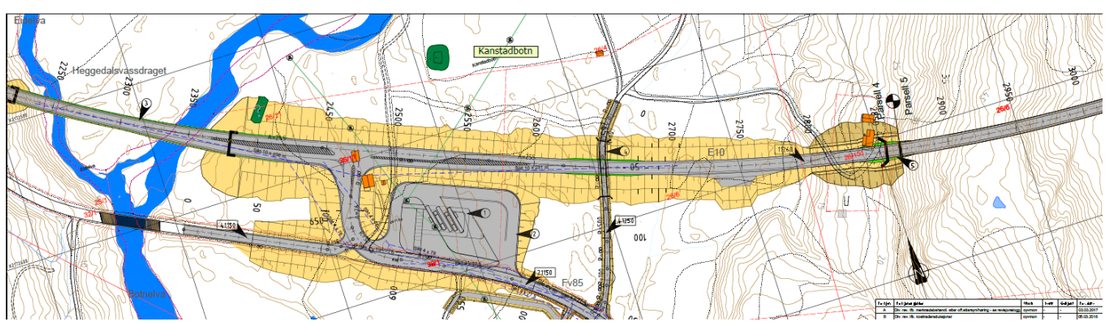


Figur 18C103-tegning fra profil 1500–2250.

Ved profil 2222–2380 går vegen i bru over to grener av Heggedalsvassdraget (Eideelva og Botnelva). Det er regulert annen veggrunn på landområdene under brua for brupilarer.

I vedtatt plan var det regulert inn akselerasjonsfelt / forbikjøringsfelt fra krysset der E10 møter rv. 85, og vestover til ca. profil 1050. Siktforholdene medførte stor breddeutvidelse på brua. For å utnytte dette ble det regulert ekstra kjørefelt som akselerasjonsfelt. Akselerasjonsfeltet gikk over i forbikjøringsfelt i den lange stigningen videre vestover. På grunn av den endrede kryssløsningen hvor rv. 85 kommer inn på sørsiden av E10, samt smalere bru, er det ikke lenger naturlig å anlegge akselerasjonsfelt. Stigningsforholdene er noe bedret og behovet for forbikjøringsfelt er vurdert ikke lenger å være til stede.

Nytt kryss er utformet som fullkanalisert kryss med venstresvingefelt og høyresvingefelt på hovedveg samt dråpeøy i sekundærveg. Kanalisering etableres som oppmerking.



Figur 19: C-104 tegning fra profil 2250–3000.

I tilknytning til krysset er det fremdeles regulert for kollektivknutepunkt med plass til to samtidige busser og oppstilling for store kjøretøy, samt personbiler for. Kollektivknutepunktet får adkomst fra rv. 85. Gammel hovedveg med eksisterende bru vil fungere som adkomst til privat eiendom vest for elva.

Adkomst til eiendommer nord for hovedveg løses med kulvert ved profil 2650 i samme trasé som for dagens adkomstveg. Adkomst til eiendommer på sørsiden av hovedveg anlegges via eksisterende avkjørsel fra hovedveg. En eiendom får omlagt adkomst fra denne avkjørselen.

6.2 Del av tunnel LP, Kanstadbotn – Fiskefjorden, parsell 5

De foreslåtte endringene innebærer:

- Trasé for tunnel er justert iht. ny lokalisering av påhugg, ca. 1 km innover i tunnelen.

6.1.1 Endringer i planbestemmelsene

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

6.2.2 Tekniske forutsetninger

Det er benyttet de samme planforutsetningene som for gjeldende reguleringsplan.

Kjøreveger

Standardklasse	Fartsgrense	Minste tillatte horisontalkurveradius	Maks stigning	Dimensjonerende trafikk (ÅDT) år 2062	Vegbredde (Kjørefelt + skulder)
E10 H3 (Iht. N100 2013)	90 km/t	450	5%	1880	9,5 m (3,5+1,0+0,25m) – Tunnel T9,5

6.2.3 Nærmere beskrivelse av planstrekningen og endringene

Strekningen i tunnel LP, Kanstadbotn – Fiskefjorden er på til sammen 9,68 km. Endringen som er gjort i forhold til gjeldende reguleringsplan omfatter justering av linjetraseen i samsvar med ny lokalisering av påhugg i parsell 4 og tilpasning til justert trasé for parsell 5. Endring for linjen gjelder ca. 1 km inn i tunnel.

Tunneltraséen videre østover på parsell 5 ble justert i sammenheng med reguleringsendringer utløst av krav/ønske om kostnadskutt.

Det vises til vedlagte tegningshefte for Parsell 4 og 5 Kanstadbotn – Fiskefjord.

Planendringen gjelder fra profil 2860– ca. 4000.

6.2.4 TS– revisjon

Det er utført en TS– revisjon (trafikksikkerhetsrevisjon) hvor tegningshefte datert 05.10.2018 ble benyttet som grunnlag. Avvik, feil og merknader som er framkommet er rettet opp og innarbeidet i planen.

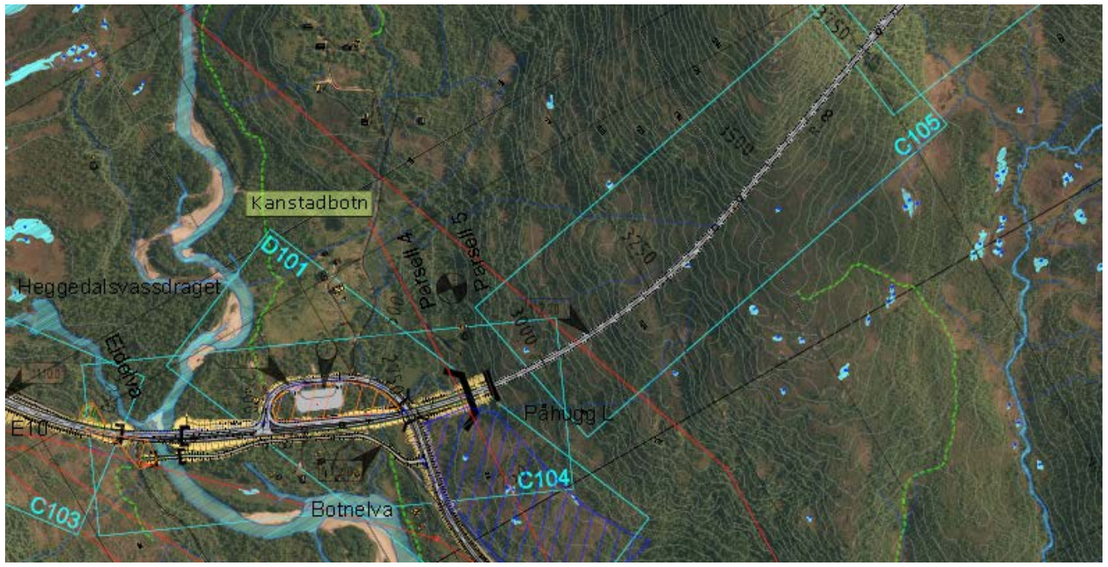
6.2.5 Fravik

Det er søkt fravik fra ny N100 (2018) fordi planendringen er en del av en større plansammenheng som er planlagt etter gammel N100 (2013).

6.2.6 Nærmere beskrivelse av planstrekningen og endringene

Utsnitt fra gjeldende reguleringsplan for Hålogalandsvegen

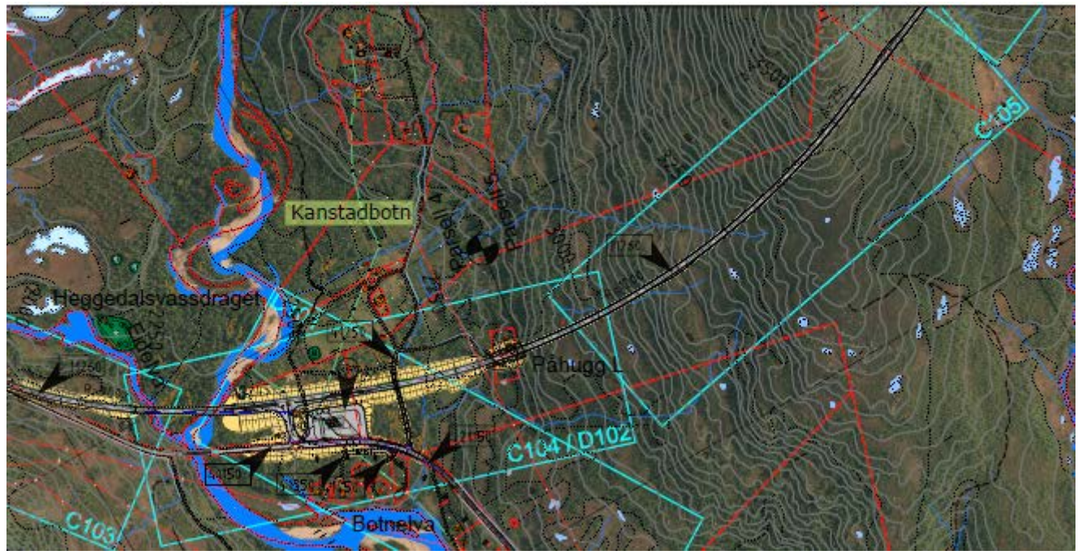
Under vises utsnitt fra oversiktstegning for plan– og profil som grunnlag for vedtatt reguleringsplan for påhugget i Kanstadbotn (Parsell 4) og tunnel LP. Kanstadbotn – Fiskefjord (Parsell 5).



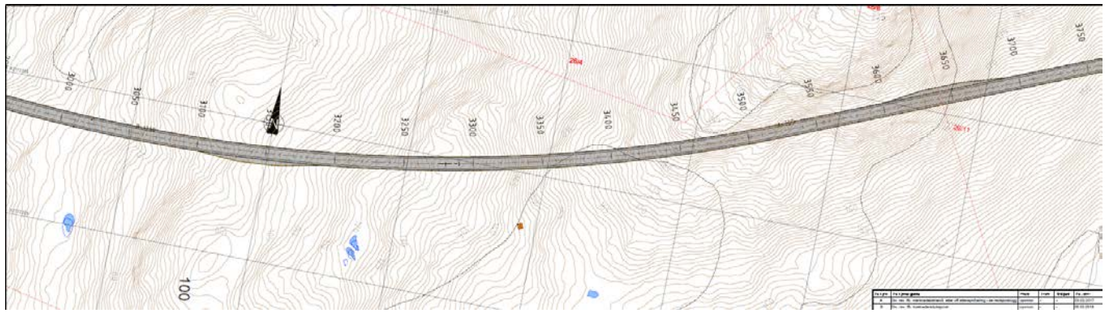
Figur 20: Oversiktstegning plan– og profil fra profil 11250 – 13165.

Utsnitt fra forslag til reguleringsendring

På bakgrunn av ny foreslått lokalisering for tunnelpåhugget i kanstadbotn er linja justert ca. 1 km inn i tunnelen. Utsnittet under viser kryss i Kanstadbotn med nytt påhugg og justert tunneltrasé.

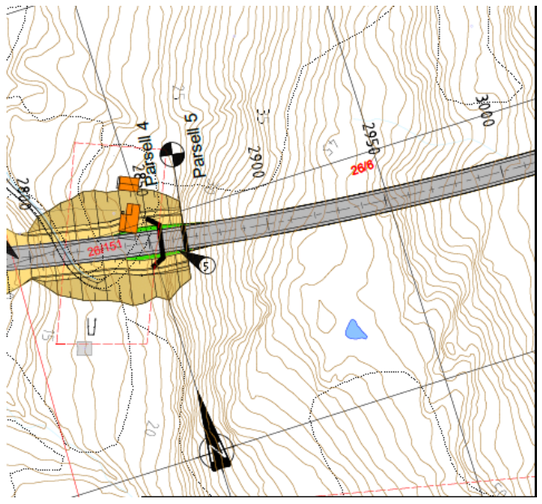


Figur 21: Oversiktstegning plan- og profil fra profil 2000 – 3750.



Figur 153: C-tegning (C105) fra profil 3000 – 3750

Endringen omfatter justering av tunneltraséen i samsvar med ny lokalisering av påhugg i parsell 4 og tilpasning til justert trasé for parsell 5. Endring for linjen gjelder ca. 1 km inn i tunnel.



Figur22:: C-tegning (C104) fra profil 2800 – 3000

6.3 Djupfesthamn, parsell 6

De foreslåtte endringene innebærer:

- Utvidelse av midlertidig rigg- og anleggsområder, samt deponi, på eksisterende LNFR (landbruk/natur/friluftsliv/reindrift) formål vest for vegen.

Endringer etter høring og offentlig ettersyn 15.03.2019 – 03.05.2019

- Etter innspill fra Nordland fylkeskommune er det gjort endringer for to kulturminner. For kulturminnet med id 215478 er sikringssonen utvidet. For kulturminnet med id 240124, Geitneset, er bestemmelsesområdet, rigg- og anlegg, redusert, og endret til LNFR. Ingen av endingene er av stor betydning for tiltaket i Djupfesthamn.

6.3.1 Endringer i planbestemmelsene for parsell 6

Det vises til vedlagte bestemmelser. Planendringen innebærer ikke endring av tidligere vedtatte bestemmelser. En ny bestemmelse om utforming av deponi:

- #30_D37 deponering til maksimum 5 meter over eksisterende terreng. Tiltaket må tilpasses det omkringliggende landskapets former og skala i tråd med prinsipp for deponiutforming i formingsveileder.

6.3.2 Tekniske forutsetninger

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

Øvrige tekniske forutsetninger er de samme som for vedtatt reguleringsplan for Hålogalandsvegen E10/Rv 83/ Rv 85

6.3.3 Fravik fra vegnormalen

Reguleringsendringen omfatter kun sidearealer utenfor sikkerhetssonen.

6.3.4 TS – revisjon

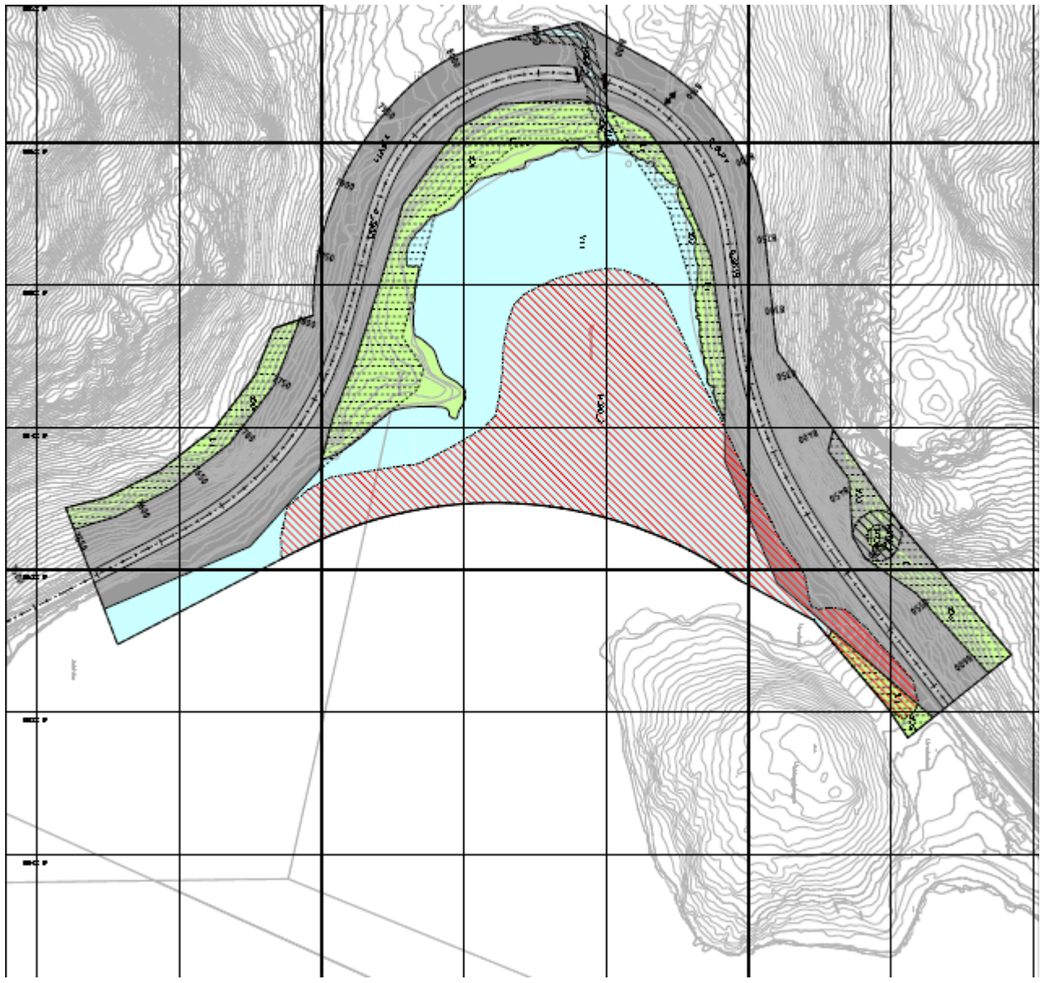
Reguleringsendringen omfatter kun sidearealer utenfor sikkerhetssonen og er dermed ikke omfattet av TS-revisjon.

6.3.5 Nærmere beskrivelse av planstrekningen og endringene

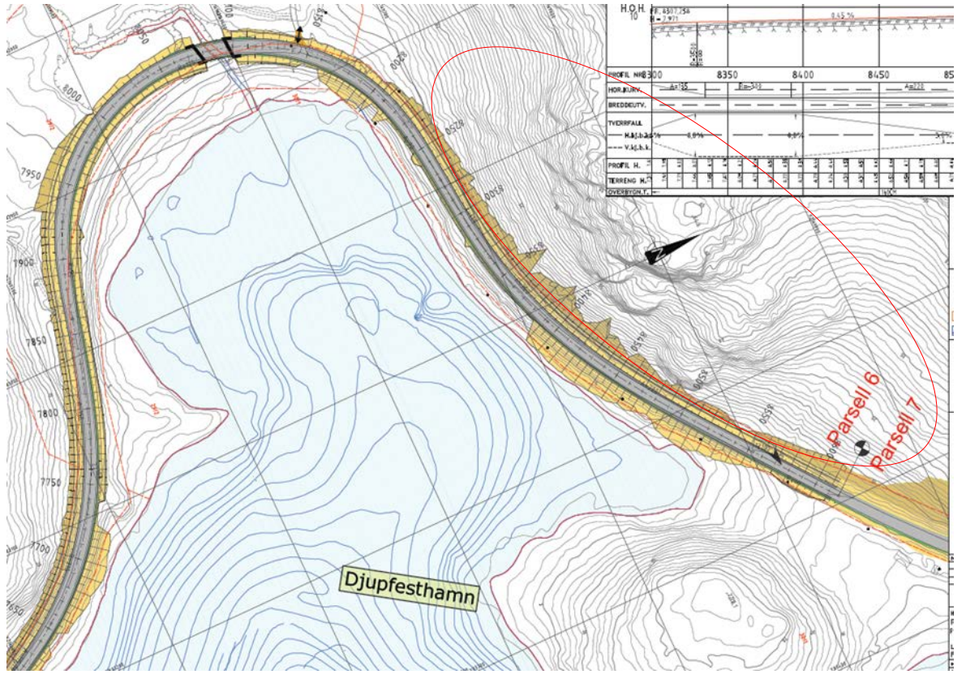
Den aktuelle strekningen forbi Djupfesthamn er på til sammen 815m (Profil7800-8615). Reguleringsendringen fra gjeldende reguleringsplan og reguleringsendring fra juni 2018 omfatter en utvidelse av sidearealer for midlertidige rigg-, anleggs- og deponiområder.

Utsnitt fra gjeldende reguleringsplan for Hålogalandsvegen

I gjeldende reguleringsplan for Djupfesthamn (etter vedtatt endring) blir vegen opprettholdt langs dagens trasé med ny bru over Djupfestelva.



Figur24: Gjeldende reguleringsplan i Djupfesthamn etter reguleringsendring 1.



Figur 165: C-tegning fra profil 1650-8600. Rød sirkel viser hvor det er behov for bergskjæring.

Figur 26: Foto av prosjektert bergskjæringstopp til Bergskjæring 2 i Djupfest, her sett mot nordvest. Stiplet gult angir ca. plassering av bergskjæringskant. Foto: Finn Sverre Karlsen.

På bakgrunn av behov for ekstra sidearealer i anleggsfasen foreslås en reguleringsendring for areal vest for vegen.

Utsnitt fra forslag til reguleringsendring

Med reguleringsendringen utvides LNFR (L1) vestover med bestemmelsesområdet (skravur #) for midlertidig rigg/anlegg (#33) og deponi (#30_D37). Del av Djupfestelva inngår (V12) med hensynssone for naturmiljø, i samsvar med tidligere vedtatte reguleringsendring for parsell 6 (H560_3).

Figur 27: Plankart etter endringer som følge av høring og offentlig ettersyn i Djupfesthamn, parsell 6. Utenfor profil 7800-8615. Samt sidearealer fra profil 8615-8885 i parsell 7. For kulturminnet med id 215478 (til venstre i kartet) er sikringssonen utvidet. For kulturminnet med id 240124, Geitneset (til høyre i kartet), er bestemmelsesområdet, rigg- og anlegg, redusert, og endret til LNFR.

Innenfor sidearealer i parsell 7 ligger det tre kulturminner som reguleres med hensynssoner, som skal sikres med midlertidige sperregjerder, og bestemmelsesområde for nærmere vurdering (arkeologisk gransking). Kulturminnet merket #51 reguleres i større utstrekning og i samsvar med tidligere vedtatte reguleringsendring. Kulturminnene H570_3-4/H730_3-4 er nye som følge av utvidelsen/planendringen.

6.2 Forvika, parsell 7

De foreslåtte endringene innebærer:

- Utvidelse av annen veggrunn for etablering av motfylling, med rigg- og anleggsbelte på LNFR (L1) mot sjø.

6.2.1 Endringer i planbestemmelsene

Det vises til vedlagte bestemmelser. Planendringen medfører ikke endringer i bestemmelsene til tidligere vedtatt plan.

6.2.2 Tekniske forutsetninger

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

Øvrige tekniske forutsetninger er de samme som for vedtatt reguleringsplan for Hålogalandsvegen E10/Rv 83/ Rv 85

6.2.3 Fravik fra vegnormalen

Planendringen omfatter kun sidearealer til kjøreveg.

6.2.4 TS – revisjon

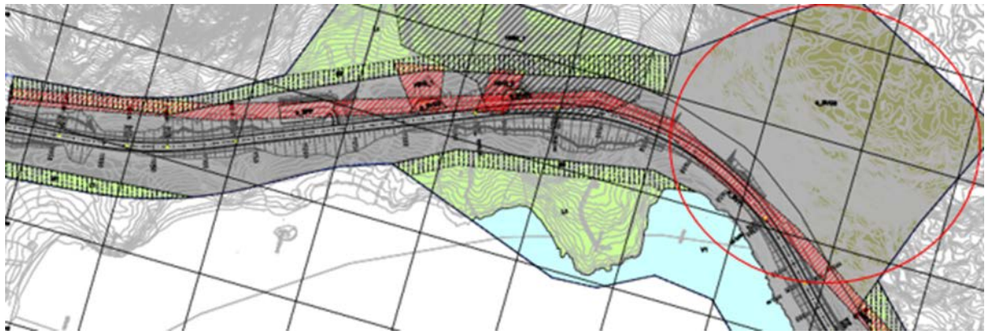
Planendringen omfatter kun sidearealer til kjøreveg.

6.2.5 Nærmere beskrivelse av planstrekningen og endringene

Strekningen forbi Forvika er 1,33 km lang. Den aktuelle endringen utgjør en strekning på ca. 300m (Langs profil 11100-11400) Reguleringsendringen av gjeldende reguleringsplan innebærer ekstra areal til annen veggrunn øst for vegen, for etablering av en motfylling. Planforslaget innebærer også en utvidelse av rigg- og anleggsbeltet langs vegen, delvis ut i sjø.

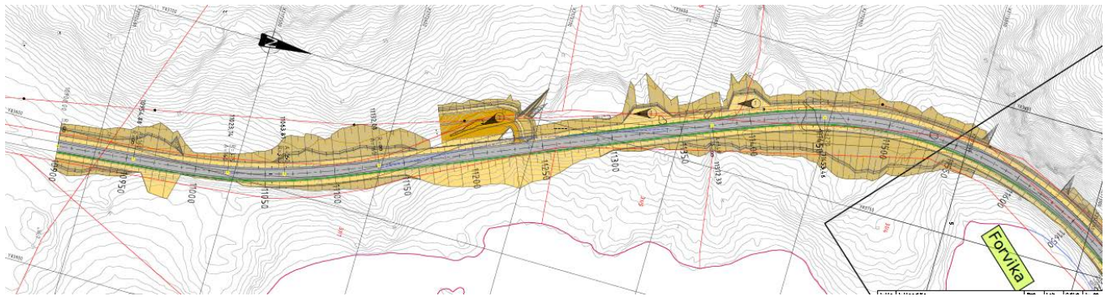
Utsnitt fra gjeldende reguleringsplan Hålogalandsvegen

Her er vegen lagt i fylling for å utbedre kurvaturen gjennom Forvika. Tegningen under viser utsnitt fra forrige reguleringsendring. Rød sirkel viser utvidet planområde i forrige endring. Her skjærer vegen inn i terrenget, og det etableres høye skjæringer. Rødstiplede områder er rasfangdammer for skred i forbindelse med utløpet for Heggelvene.



Figur 28: C-tegning fra profil 11380 – 12130.

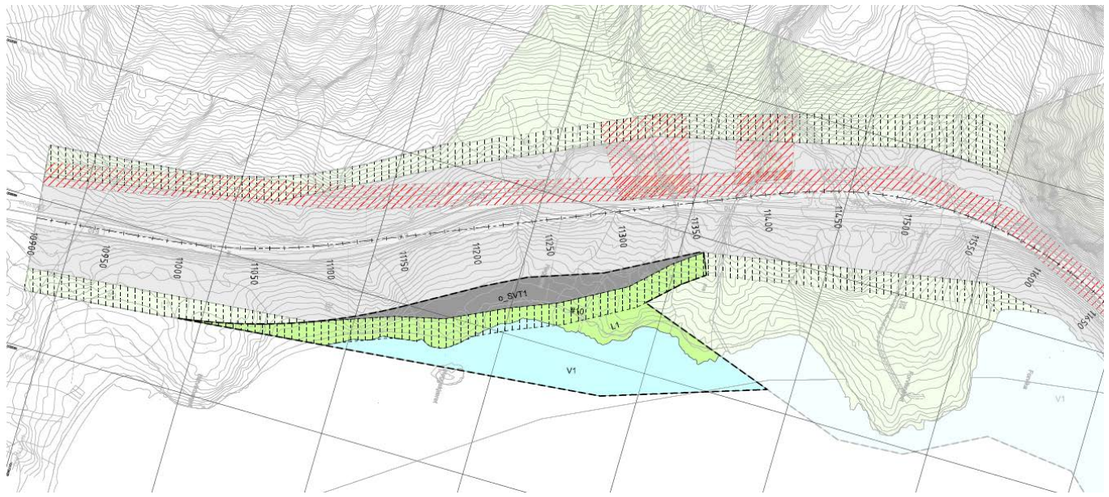
I illustrasjonen under vises vegen rett sør for Forvika, slik den ble endret i forrige reguleringsendring, der det nå foreslås regulert areal for motfylling for bedre stabilitet mot sjø.



Figur 29: C-tegning nr. C001fra profil 10900 – 11650

Utsnitt fra forslag til reguleringsendring

Grunnforholdene gjør at det er behov for en motfylling langs vegen mellom profil 11100-11350. Det foreslås derfor regulert ekstra areal til annen veggrunn (o_SVT) og tilsvarende utvidelse av rigg- og anleggsbelte (#10) på LNFR (L1) mot sjø (V1).



Figur 30: Forslag til planendring i Forvika P7, for sidearealer mellom profil 17000–11400.

7 Konsekvenser av planendringen

Planbeskrivelsen og delrapporter til vedtatt statlig reguleringsplan for Hålogalandsvegen E10/ rv.83/ rv.85 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 140 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 vedtatte 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.

I forbindelse med forslaget til reguleringsendring gis det i det etterfølgende en kort vurdering av virkningen av reguleringsendringene innenfor de konsekvenstemaene som er aktuelle for de ulike områdene som omreguleres: Aktuelle tema: Landskap, naturmangfold, reindrift, nærmiljø/ friluftsliv, naturressurser, kulturmiljø og grunnforhold.

7.2 Vurdering av virkninger av tiltaket

7.2.1 Kanstadbotn

Landskapsbilde

Den nye vegen blir delvis liggende i samme trasé som eksisterende veg og delvis parallelt med dagens trasé. Det vil medføre til nye og delvis omfattende inngrep i landskapet.

Økt standard vil også forsterke eksisterende inngrep som fyllinger og skjæringer. Videre vil breddeutvidelse og endringer i kurvatur gjøre vegen stivere og mer dominerende i landskapet. Over Heggedalselva og Eidelva skal det etableres ei ny permanent bru. Brua vil bli ca. 160 meter lang og ha en høyde på 10-15 meter over dagens terreng ved elvene og vil bli et dominerende element i landskapet.

Dagens bru beholdes i anleggsperioden og knyttes etter hvert kun til lokalveinettet i området. I tilknytning til tunnelpåhugget anlegges kryss i flere plan med adkomstveg til eksisterende veg og hyttebebyggelse, samt lokalt kollektivknutepunkt og snuplass. Kryssområdet er arealkrevende, blir hevet i forhold til dagens terreng og vil være relativt fremtredende mot eksiterende veitrasé og landskapet rundt.

Fra Kanstadbotn går vegen i tunnel til Fiskefjorden. Ved påhugg L anlegges 30 meter portal fram til slutt bergskjæring og terrenget tilbakeføres over portalen.

Samlet konsekvens for vegparsell 4 er vurdert til middels til stort negativ (--/---)

For en utfyllende beskrivelse av omfang og konsekvens for de ulike delområdene vises det til konsekvensutredningen til vedtatt reguleringsplan.

Konsekvenser i anleggsfase

I anleggsfasen berøres 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 stedvis se dramatisk ut, og konsekvensene i anleggsfasen vil være betydelig større enn de permanente konsekvensene.

Innenfor parsell 4 er det planlagt en rekke mindre riggområder i tilknytning til de nye broene. Riggområdene er lagt på steder som kun gir konsekvenser i anleggsperioden så fremt områdene settes i stand med god terrengbearbeiding og revegetering.

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 skjæringer 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, vegutstyr og portalområde skal avklares i byggeplanfasen i samarbeid med landskapsarkitekt. Formingsveilederen gir føringer og prinsipper for materialbruk, farger og formspråk.

Innenfor parsellen skal det anlegges flere bruer. Bruene bør ha en god og enkel tilpasning til omgivelsene og det bør være slektskap i utformingen av bruene i hele prosjektet.

Utformingen av kollektivknutepunkt og kryssområder skal være i tråd med visjonen og gitte føringer for formspråk, material- og fargebruk.

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 løsmasseskjæringer kan legges med helning 1:1,5 for å redusere inngrepet. For å sikre revegetering av skjæringene og unngå erosjon bør biologisk nedbrytbare erosjonsmatter benyttes.

- Ved tosidig bergskjæring bør den ene skalken sprenges vekk og terrenget legges med skjæring/fylling som er tilpasset det omkringliggende terrenget
- Optimalisering av linja for å redusere omfanget av fyllinger og skjæringer, samt gi vegtiltaket større forankring i omkringliggende terreng.
- Brukar og fyllinger trekkes lengst mulig unna elvekanten.
- Berørt kantsone og randvegetasjon langs elvene bør reetableres. Dette vil redusere omfanget av tiltaket.
- Oppfylling og bearbeiding av terrenget over tunnelportalen.

Permanente deponier

D8 og D36: Stort deponiområde mellom ny veg og Austerdalselva, samt ovenfor veg. Eksisterende vegtrasé inngår i deponiområdet. Terrenget er småkupert og godt egnet til et lavt deponi. Tiltaket må tilpasset det omkringliggende landskapets former og skala. Liten negativ konsekvens

D9: Et stort deponiområde på 110 000m² over et småkupert landskap. Stort areal, men beliggenheten gir god forankring i terrenget. Deponiets form må tilpasses omkringliggende småkuperte terreng. Middels negativ konsekvens.

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 at ta vare på skjermer 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.

Nærmiljø og friluftsliv

To fritidseiendommer med bygninger berøres av planendringen, og forutsettes fjernet. Det gjelder eiendom Gnr./bnr. 26/11 ved nytt vegkryss og Gnr./bnr. 26/6 ved nytt tunnelpåhugg.

Vegen krysser både Eidelva og Botelva i Heggedalsvassdraget, og kommer i berøring med det som antas så være en provisorisk utfartsparkering, en enkel gangbru over Eidelva, og starten av en tursti som fører opp i Eidesheimen. I følge konsekvensutredning for nærmiljø og friluftsliv parkeres det langs veg i dag.

Det foreslås tilrettelegging for utfartsparkering lenger inn i Austerdalen (vedtatt plan). Slik tilrettelegging vurderes å være en bedre løsning enn dagens parkeringssituasjon.

Det regulerte deponiet på myrområdet sør for tunnelpåhugg (#18_D9) utvides som følge av planendringen. I anleggsperioden for deponiet vil arealet være utilgjengelig for ferdsel. Det er ikke registrerte turstier i det aktuelle området (norgeskart.no, UT.no). Med bestemmelser om tilbakeføring og revegetering anses virkningen for friluftsliv som akseptabel.

Kulturmiljø

Foreslåtte endringer vurderes til å få liten negativ virkning for kjente kulturminner i området. Det forutsettes at kulturminnelokalitet ID 68210 merkes med midlertidige sperregjerder i anleggsperioden og at de som utfører arbeid i området gjøres kjent med kulturminnelovens bestemmelser for automatisk fredete lokaliteter. Videre forutsettes det at rigg- og anleggsområdet mellom vegen og kulturminnene etter anleggsperioden tilbakeføres til så nær opprinnelig landskap som mulig.

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.

Naturmangfold

Naturarealene i utvidelsen er lik de i eksisterende planområde. Myrområdene er nær truet naturtype og bør skjermes så langt det er mulig. Planarbeidet har derfor medført justeringer som skal ivareta dette på best mulig måte samtidig som det skal være areal nok til gjennomføring av tiltaket.

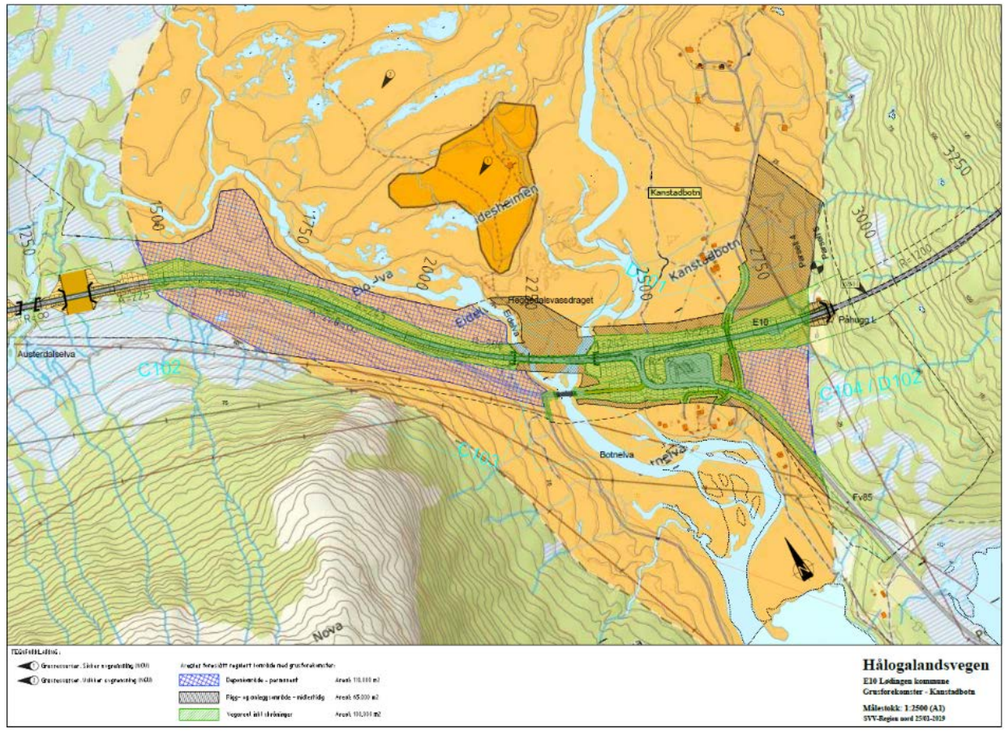
Det er ikke truede eller sårbare arter i planområdet, men det grenser til større sammenhengende myrkompleks som på grunn av sin størrelse og variasjon er viktig økologisk funksjonsområde for flere arter, fugl spesielt. Myrområdene holder på vann slik at elva blir mindre flomutsatt. I tillegg er hensynet til selve kantsona langs det verna vassdraget viktig. Det er lagt inn kantsone hvor anleggsaktivitet ikke er tillatt. Ved riggareal og deponi nord for brua over Austerdalselva er det lagt inn en særlig brei buffer mot vassdraget får å minske faren for avrenning til elva fra deponerte masser. For permanent situasjon for nye bruer skal brukar plasseres på land og ikke ute i elva samt at en skal sikre naturlig kantsone langs elva.

Med de avgrensinger av anleggsbelte og deponi som er lagt inn 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 tiltakets omfang og karakter (nml § 8). Det er ikke registrert fremmedart i planområdet. Anleggsbeltet er justert slik at minst mulig av myrområdene skal bli ødelagt. Føre var prinsippet kommer derfor ikke til anvendelse (nml § 9). Samlet belastning (nml § 10) på nær truet naturtype myr anses å være liten da regionen er preget av store myrområder, sett i forhold til berørt areal.

Naturressurser

Med henvisning til kap.5.1.7 og figur 5 medfører planforslaget noe beslag av landbruksressurser.

Grusforekomster:



Figur 31: Grusforekomster – Kanstadbotn

Reindrift

Støv og støy kan gjøre det svært vanskelig for reinen å flytte seg. En eventuell ekspropriasjon må inkludere areal til oppsetting av reingjerde/samleanlegg for å unngå at trekket og flytting ødelegges. Det er ikke ønskelig med etablering av utfartsparkering i området Kanstadeidet. Et reingjerde under byggeperioden bør etableres. Når utbygging av traseen er ferdig skal det vurderes trekk over tunnelporten. Det er viktig å unngå sprengning av tunnel under vårtrekk.

I området vest for Austerdalselva er det avsatt en 50 meter bred viltovergang for rein. Tilknyttet viltovergangen er det avsatt en hensynssone reindrift. Området omfatter viktig drivings- og trekklei for rein.

Det er under planleggingen lagt opp til å etablere slake vegskråninger langs hele strekningen. Reindriftsnæringens ønsker lange tunnelportaler. Portalen er 40 m i den gjeldende reguleringsplanen, men er redusert til 10 m i arbeidet med nye reguleringsendringer. Endringen medfører at fravik pga. for kort avstand mellom kryss og tunnelportal bortfaller. Samtidig ble det vurdert at reinen likevel skal klare å trekke over tunnelportalen.

På bakgrunn av TS-revisjon er det planlagt sammenhengende rekkverk på begge sider av vegen fra og med ny bru over Heggedalsvassdraget til tunnelportal, med unntak av en kort strekning langs østgående kjørefelt umiddelbart etter krysset E10 / Rv.85. I tillegg er det rekkverk fra pr 1800 til brua for vestgående kjørefelt. Det er også nødvendig med rekkverk i forbindelse med bru over Austerdalselva og kulvert under rein-/viltovergangen.

Det stilles i bestemmelsene krav om Miljøoppfølgingsprogram (MOP). I programmet skal det vurderes behov for rydding av vegetasjon i en hogstgate og/ eller reingjerde for å lede rein og elg over tunnelportaler istedenfor kryssing av veg i driftsfasen. Programmet skal også omfatte en vurdering av behovet for reingjerde/ samleanlegg under anleggsfasen, og anleggstans under driving av rein.

Tidligere forslag om utfartsparkering på Kanstadeidet var i konflikt med reindriftsnæringa, da reinen trekker i området for utfartsparkeringen. Denne ble derfor flyttet til grensa mot Kvæfjord kommune i arbeidet med vedtatt plan.

Massehåndtering

De største masseoverskuddene for parsell 4 vil komme fra etablering av tunnel LP fra Kanstadbotn til Fiskefjord. Dette gir et stort masseoverskudd som ønskes deponert innenfor planområdet, i veglinja og i deponiområder. Det er ikke kjent problematikk rundt forurensede masser. Det stilles krav om geotekniske undersøkelser av stabilitet før deponering.

Det er foreslått tre permanente deponier innen planendringen:

- #17_D36 (nytt deponi)
- #5_D8 og #6_D8 (deponier langs veg for terrengbearbeiding)
- #18_D9 (utvidet deponi)

Geologi

Det nye påhugg «L» er foreslått flyttet om lag 80 meter mot nord. Etter nytt planforslag blir situasjonen omtrent lik den eksisterende, dvs ukomplisert med tanke på anlegg og bygging.

Geotekniske tiltak

Det forventes ikke bli behov for spesielle geotekniske tiltak i planområdet. Før deponering av masser må geotekniske vurderinger utføres.

Skred og drivsnøforhold

Planlagt veg mellom kommunegrense Kvæfjord/ Lødingen til Kanstadbotn går i et relativt slakt landskap uten stor skredfare. Traseen er preget av mye åpne myrområder i vestre del. Det betyr at det kan være utfordringer med drivsnø. Generelt der vegen legges i sidebratt terreng med mye avrenning blir det viktig med romslige gode grøfter for plass til brøytesnø, god drenering og ta høyde for framtidige klimaendringer med mer flom og skred. Langs bekkeløp må en også forvente mer flom- og sørpeskred som krever romslige rør og kulverter.

Elkraft

Det går en høyspentlinje gjennom planområdet, og planlagt ny vegtrase vil komme i konflikt med denne enkelte steder. Dette vil innebære behov for flytting av høyspentlinjen. Dette vil også gjelde lavspent forsyningsanlegg, veglysanlegg/offentlig telenett og private elektroanlegg.

7.2.1 Del av tunnel LP, Kanstadbotn – Fiskefjord

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.

Massehåndtering

For deponier tilknyttet tunnelpåhugg L og P vises det til plankart/ planbeskrivelse og bestemmelser for parsell 4 kommunegrense Kvæfjord/ Lødingen- Kanstadbotn i Lødingen, og parsell 8 Fiskefjord – Kongsvik, Tjeldsund.

Geologi

Det nye påhugg «L» er foreslått flyttet om lag 80 meter mot nord. Etter nytt planforslag blir situasjonen omtrent lik den eksisterende, dvs. ukomplisert med tanke på anlegg og bygging.

Tunnel: For tunneler gjelder at påhuggsområder må arbeidssikres før hovedarbeidet med tunnel og forskjæringer tar til. Dette skyldes at bl.a. løse steinblokker kan falle ut. Alle forskjæringer skal sikres som vanlige bergskjæringer. Det forventes ikke spesielt kompliserte og utfordrende anlegg- og byggeforhold i og ved påhuggsområdene. For å unngå utløsning av potensiell skredfare, må det sikres før selve anleggsarbeidet starter, ved fjerning og/eller stabilisering av steinblokkene. Som permanent sikring til begge påhuggsområdene skal det bygges portaler. Tunnel bygges og sikres som beskrevet i geologiske rapporter.

Steinskred/steinsprang: Det forventes ikke naturlige steinskred innenfor gjeldende parsell.

Elkraft

Planområdet går i sin helhet gjennom tunnel.

7.2.1 Djupfesthamn

Landskapsbilde

For virkninger og avbøtende tiltak i anleggsfasen vises det til delrapport for parsell 6 i gjeldende reguleringsplan. For avbøtende tiltak i driftsfasen vises til Formingsveileder for E10/rv.83/rv.85 Hålogalandsvegen som gir forslag til løsninger og tiltak for å sikre et godt veganlegg.

Den nye vegen blir delvis liggende i samme trasé som eksisterende veg og delvis utenfor. Det medfører noe inngrep i landskapet med noe større bergskjæringer og fyllinger mot strandsone. Økt standard vil forsterke eksisterende inngrep som fyllinger og skjæringer, og breddeutvidelse og kurvaturutbedring vil gjøre vegen stivere og mer dominerende i landskapet. Vegens barrierevirkning øker. Området er vurdert til å ha middels verdi og omfanget av tiltaket er vurdert til lite negativt. Dette gir ubetydelig konsekvens.

For nytt permanent deponi (#30_D37) tillates deponering til maksimum 5 meter over eksisterende terreng. Tiltaket må tilpasses det omkringliggende landskapets former og skala i tråd med prinsipp for deponiutforming i formingsveileder.

Avbøtende tiltak

For avbøtende tiltak i anleggsfasen vises til delrapporten til parsell 6 i gjeldende reguleringsplan (reguleringsendring datert juni 2018).

Nærmiljø og friluftsliv

Reguleringsendringen innebærer en utvidelse av arealer langs veg til rigg- og anlegg, samt et areal til permanent deponi. For brukere av området vil ikke reguleringsendringen ha noen betydning. Virkningene i anleggs- og driftsfase vil være tilnærmet som beskrevet i delrapport for parsell 6 i gjeldende reguleringsplan.

For avbøtende tiltak, se delrapport for parsell 6 i gjeldende reguleringsplan.

Kulturmiljø

Foreslåtte endringer vurderes til å få middels negativ virkning for kjente kulturminner i området. Endringene vil medføre at særlig aktsomhet må utvises nær kulturminne ID 214816 og 240124. Nevnte lokaliteter skal sikres med midlertidige sperregjerder i anleggsperioden og de som utfører arbeid i

området skal gjøres kjent med kulturminnelovens bestemmelser for automatisk fredete lokaliteter. Rigg- og anleggsområdet nær kulturminnene skal etter anleggsperioden tilbakeføres til så nær opprinnelig landskap som mulig.

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.

Naturmangfold

Det er ikke registrert truede eller sårbare arter i planområdet, men deler av arealet har verdi for biologisk mangfold. Særlig gjelder dette arealet med det som trolig er tidligere slåttemyr. Dette arealet er relativt lite og ikke i hevd. Det vil derfor fortsette å endre karakter med tanke på artssammensetning til «åpen myrflate», eventuelt gro igjen på sikt avhengig av hydrologiske forhold. Arealet har likevel en særlig verdi for det skiller seg ut fra øvrig myrflate i området og har direkte sammenheng med eldre slåttemark (i gjengroing). Øvrige myrarealer er også viktige, men disse synes både grunne og fattige og har mer begrenset verdi. I tillegg er hensynet til Botnelva med kantsone viktig.

Arealet med anleggsområde er avgrenset slik at det ikke skal berøre areal med slåttemyr og slåttemark. Det er også lagt inn en buffersone langs elva som beskytter elv og kantsone mot inngrep så godt det lar seg gjøre når det må være ei interimsbru her i anleggsfasen.

Med tilpasningen om å ikke legge anleggsområde over slåttemyr/slåttemark er 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. Kunnskapsgrunnlaget er vurdert som noe utilstrekkelig i forhold til vurdering av slåttemyrflate (nml § 8). Det er ikke registrert fremmede arter i planområdet. På grunn av usikkerhet om kvalitet og status på mulig slåttemyr kommer føre var prinsippet til anvendelse (nml § 9). Anleggsbeltet er derfor redusert slik at mulig slåttemyr ikke skal bli ødelagt. Øvrig myrareal er fattig og grunt og denne type myr er vanlig for regionen. Samlet belastning (nml § 10) på nær truet naturtype myr anses å være liten da regionen er preget av store myrområder, sett i forhold til berørt areal.

Naturressurser

Reguleringsendringen i Djupfesthamn vurderes å ha liten betydning for naturressurser.

Nydyrkingsområdet, «Hans Giæver myra», er tilknyttet E10 gjennom en skogsbilveg. Denne er det viktig å opprettholde i anleggs- og driftsfasen. Reguleringsendringene påvirker ikke området for nydyrking.

Reindrift

Virkningen av reguleringsendringen vil være uendret i forhold til vedtatt plan/ tidligere reguleringsendring.

Massehåndtering

Det etableres ett nytt deponi i det nye planforslaget i Djupfesthamn:

- #30_D37

Geologi

Bergskjæringshøyden på nordre bergskjæring i Djupfesthamn (Bergskjæring 2, ref. figur 12) blir opp til 12 meter.

Over bergskjæringskanten befinner seg store areal og mektigheter med ur. Denne uren må stabiliseres både før arbeidet starter, under selve arbeidet og permanent. Sikring over bergskjæring utføres med både wireforsterket nett, ubåtnett og selvborende stag. Arealet med ur er beregnet til ca. 10000 m^2. Rasfanggjerde vurderes.

Geotekniske tiltak

Det forventes ikke bli behov for spesielle geotekniske tiltak. Før deponering av masser må geotekniske vurderinger utføres.

Skred og drivsnøforhold

Generelt vil utbedret ny veg med bedre standard på grøfter og et robust drenssystem være positivt for bedre å tåle framtidige klimaendringer med mer flom og skredfare. Ved Djupfesthamn er det ingen kjente skredområder på dagens E10, men vegen planlegges med gode grøfter for å hindre eventuell lokale skred/steinsprang fra skjæringer/skråninger.

Ny utbedret veg planlegges også med noe utslaking av fyllinger og minst mulig rekkverk med hensyn til drivsnø og snøfokk.

Elkraft

Ingen endringer. Det vises til delrapport 6 i gjeldende reguleringsplan.

7.2.2 Forvika

Landskapsbilde

For virkninger og avbøtende tiltak i anleggsfasen vises det til delrapport for parsell 7 i gjeldende reguleringsplan.

Vegen i det nye planforslaget vil bli liggende delvis innenfor samme trasé som eksisterende veg og delvis utenfor. Det medfører noen markerte inngrep i landskapet med til dels svært høge

bergskjæringer og fyllinger ned mot strandsonen. Økt standard vil forsterke eksisterende inngrep, og breddeutvidelse og kurvaturutbedringer i vertikal- og horisontalaksen vil gjøre vegen stivere og mer dominerende i landskapet og vegens barrierevirkning øker. Området er vurdert til å ha middels verdi og omfanget av tiltaket er vurdert til lite negativt. Dette gir ubetydelig til liten negativ konsekvens.

Avbøtende tiltak

For avbøtende tiltak i driftsfasen vises til Formingsveileder for E10/rv.83/rv.85 Hålogalandsvegen som gir forslag til løsninger og tiltak for å sikre et godt veganlegg. For avbøtende tiltak i anleggsfasen vises til delrapporten til parsell 7 i gjeldende reguleringsplan (reguleringsendring vedtatt juni 2018).

Den nye bergskjæringen mellom den nye vegen og eksisterende veg ved Forvikneset bør sprenges ned og restarealet mellom vegene slakes ut og revegeteres. Områdene revegeteres på lik linje med annet sideareal. Dette vil redusere omfanget.

Nærmiljø og friluftsliv

Tilgangen til friluftsområdene er uendret. For nærmere beskrivelse av virkning i anleggs- og driftsfase for nærmiljø- og friluftsliv, samt avbøtende tiltak, vises det til gjeldende reguleringsplan.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barns og unges interesser i planleggingen (RPR)
Planendringen innebærer en utvidelse av vegareal og rigg- og anlegg mot sjø, for etablering av en motfylling. Planendringen påvirker ikke forholdet for barn og unge.

Naturmangfold

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. Kunnskapsgrunnlaget er vurdert som tilstrekkelig i forhold til tiltakets omfang og karakter (nml § 8). Det er ikke registrert fremmede arter 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

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.

Reindrift

Da reinen trekker ned mot Fiskøya og Forvikneset er det viktig at reinen kan passere over for å komme ned til beiteområdene. Kanstadfjord/ Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt ønsker at det tilrettelegges for at reinen kan passere på innsiden av vegen, i veggrøft eller på berghyller i terrenget. Det er ikke ønskelig med autovern i områdene nær sjøen hvor det finnes beite.

Som avbøtende tiltak er det etablert brede grøfter langs strekningen. Plassering av autovern skal følges opp i det videre planarbeidet. Det vises også til planbestemmelser §3.3 Miljøoppfølgingsprogram, hvor behovet for siktrydding, gjerder eller andre tiltak langs vegen skal vurderes.

Massehåndtering

Det etableres ingen deponier i nytt planforslag i Forvika. For deponier i nærheten av Forvika vises det til gjeldende reguleringsplan med plankart/ planbeskrivelse og bestemmelser for parsell 7, strekningen Djupfest-Fiskfjord i Lødingen, samt nye deponier i Djupfesthamn og Fiskefjorden.

Geologi

Det vises til delrapport for vedtatt reguleringsplan, samt reguleringsendring vedtatt juni 2018. Se også punktet om geoteknikk under.

Geotekniske tiltak

Da vegen legges utenfor dagens veg og terrenget skråer ned mot sjøen blir ny vegfylling relativt stor. For å oppnå tilstrekkelig sikkerhet for ny veg må motfylling etableres, for detaljer se vedlagte geoteknisk rapport 50831-GEOT-056.

Figur 32: I Forvika passeres bratte skredutsatte fjellsider, sett mot nord. Foto: Ole-André Helgaas

Skred- og drivsnøforhold

Generelt vil utbedret ny veg med bedre standard på grøfter og et robust drenssystem være positivt for bedre å tåle framtidige klimaendringer med mer flom og skredfare.

På denne delstrekningen har vi planlagt flere skredsikringstiltak: For begge Heggelvene fangdammer og romlige stikk mot sørpe- og flomskred.

For reguleringsendringen medføres ingen endring mht. skred- og drivsnøforhold.

Elkraft

Ingen endring. Se for øvrig delrapport parsell 7 i gjeldende reguleringsplan.

7.4 Naboer

Konsekvens når det gjelder berørt bebyggelse, innløsning av bebyggelse, støy og vibrasjoner er stort sett uendret fra vedtatt reguleringsplan. Vegjusteringen som ligger til grunn for planendringen av parsell 4 Kanstadbotn medfører at 5 stk. fritidsboliger i sør kommer utenfor gul støysone, mens 3 stk. fritidsboliger i nord kommer innenfor gul støysone. Fritidsboliger i nord får lokale tiltak på uteareal.

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 planen.

Parsell 4 Kanstadbotn

Det vises til en egen rapport «Risikoanalyse Hålogalandsvegen – Parsell 4 – Kommunegrense Lødingen – tunnelpåhugg L Kanstadbotn». Rapporten er gjeldende også for endringsforslagene, men på grunn av endringens omfang i Kanstadbotn er det tatt en ny gjennomgang av sjekkliste for indentifisering av risikoforhold for å avdekke om endringene medfører justering av risikobildet.

Det er foretatt justeringer i punkt 5 og 8. Punkt 5 omhandler fartsnivået i forbindelse med gangfelt. For ny E10 er det lagt opp til undergang for myke trafikanter. På gammel E10 som blir nedklassifisert til fylkesveg med hastighet 60 km/t må myke trafikanter krysse i plan. Ved fart over 30 km/t utgjør dette en betydelig risiko for myke trafikanter, risikoen er derfor økt fra grønt til gult.

Punkt 8 omhandler belysning, området ikke belyst i dag. Det er viktig å tilrettelegge for vegbelysning i kryssområdet. Kryss med fartsgrense over 80 km/t må utformes så oversiktlig som mulig for å unngå ulykker.

SJEKKLISTE EKSISTERENDE/PLANLAGT VEG IDENTIFISERING AV RISIKOFORHOLD PARSELL 4 HÅLOGALANDSVEIEN				
SIKKERHETS-KRITISKE ORHOLD		RISIKO-FAKTORER	SPØRSMÅL	BIDRAG TIL RISIKO
1	Logisk og lettlest	Kryss, på/avkjøringer, kurver, gangfelt	Er vegen forutsigbar for trafikantene?	Vil bli mer logisk og lettlest enn i dag
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?	Kan gi økt fart ved at vegen blir ny og bedre.

4	Beskyttende barrierer	Rekkverk, sideterreng	Kan en feilhandling få alvorlige konsekvenser?	Sikkerhetssystemer sikrer mot alvorlige konsekvenser.
5	Fartsnivået tilpasset menneskets tåleevne	Gangfelt	Er fartsnivået under 30 km/t?	Kryssing av vegen på gammel E10 gjøres i plan, fartsgrense 60. Kryssing i undergang på ny veg.
		Kryss	Er fartsnivået over 50 km/t?	Fart over 50(80) i kryss. Forbikjøringsfelt er tatt bort i endringsforslaget.
		Veg med ÅDT større enn 4000 utan midtrekkverk	Er fartsnivået over 70 km/t?	Fart over 70, men ÅDT under 4000
		Harde hindre i sikkerhetssonen uten siderekkverk	Er fartsnivået under 70 km/t?	Hindre ryddes unna i sikkerhetssonen
6	Trafikkmengde	Vegstandard	Er standarden tilpasset trafikkmengden?	Ok
		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?	Liten andel møteulykker, men mangler belysning.
9	Registrerte ulykker på aktuell strekning eller tilsvarende veger	Antall, type og alvorlighetsgrad	Er det få alvorlige personskader?	Ulykkesdata – har kun data for eksisterende veg.
10	Andre forhold		Miljø, støv, støy, forurensning med mer?	Se sjekkliste fra kapittel 8.2 tabell 5 i opprinnelig risikoanalyse.

Ikke avvik. OK	Bidrag til risiko/mulig avvik	Tiltak må settes inn

I opprinnelig risikoanalyse for parsell 4 er det i en sjekkliste vurdert ulike uønskede hendelser på vegen (kap. 8.2). Det er vurdert at tiltak i reguleringsendringen ikke medfører flere hendelser eller økt risiko for hendelser vurdert tidligere. På bakgrunn av at forbikjøringsfelt inn mot kryss ny og gammel E10 og tas ut av planen antas det at sannsynligheten for møteulykker ved forbikjøring i forbindelse med kryssområdet kan øke. Det samme gjelder for påkjørsel bakfra av de som skal kjøre av ny E10 i krysset til gammel E10. Risikoen er allerede vurder til rødt for disse temaene i opprinnelig risikoanalyse, derfor ingen endring i samlet konklusjon, men belysning vil være et avbøtende tiltak.

Forhold knyttet til ytre miljø er omtalt i kapittel 9.2.5 i opprinnelig risikoanalyse. I tabellen under er det kommentert momenter som er nye/justert i forhold til tiltak i reguleringsendringen. For de tema som har kommentar «uendret» gjelder opprinnelig vurderinger.

Kulturminner	**Landskap**	**Naturmangfold**	**Naturressurser**
Rigg- og anleggsområde vil medføre nærføring til en kulturminnelokalitet, ID 68210, som er automatisk fredet og innehar stor verdi.	Deponiområde D9 utvides, ligger i et småkupert landskap. Stort areal, men beliggenheten gir god forankring i terrenget. Deponiets form må tilpasses omkringliggende terreng.	Naturarealene er lik de i eksisterende planområde. Det er ikke truede eller sårbare arter i planområdet, men det grenser til større sammenhengende myrkompleks. Myrområdene er nær truet naturtype og bør skjermes så langt det er mulig.	Tilnærmet hele planområdet er markert som grusressurs med usikker avgrensning. Forekomsten heter Eidesheimen og har en sikker avgrensning som har betydelig mindre utberedning og ligger utenfor planområdet.

			Ressursen har liten lokal betydning.
Nærmiljø og friluftsliv	**Skred, flom og ras**	**Veg og vegmiljø**	**Vann og avløp, strømlinjer ol.**
Medfører at 5 stk. fritidsboliger i sør kommer utenfor gul støysone, mens 3 stk. fritidsboliger i nord kommer innenfor gul støysone. Fritidsboliger i nord får lokale tiltak på uteareal.	Forventes ikke behov for spesielle geotekniske tiltak i planområdet. Før deponering av masser må geotekniske vurderinger utføres.	Uendret	Uendret

En samlet vurdering av risiko og sårbarhet i forbindelse med de foreslåtte endringene av reguleringsplanen vil ikke påvirke konklusjonene fra Risikoanalysen. Vurderinger i forhold til ytre miljø må tas inn i Ytre Miljøplan (YM-plan) for Hålogalandsvegen.

Det medtas inn en bestemmelse til planen som sikrer tiltak for fritidsboliger i gul støysone.

Parsell 5 tunnel LP:

Det vises til en egen rapport «Risikoanalyse Hålogalandsvegen – Parsell 5 – Tunnelpåhugg L Kanstadbotn – tunnel LP – Tunnelpåhugg P Fiskefjord». De foreslåtte planendringene vil ikke påvirke konklusjonene fra Risikoanalysen.

Parsell 6 Djupfesthamn

Det vises til en egen rapport «Risikoanalyse Hålogalandsvegen – Parsell 6 – Kåringenkrysset – Djupfest». Rapporten er gjeldende for endringsforslaget. Siden tiltaket omfatter kun areal til anlegg- og riggområde på LNFR-områder, samt bruk og vern av sjø og vassdrag er det kun forhold rundt ytre miljø som kan endres i forhold til opprinnelig risikoanalyse. For de tema som har kommentar «uendret» gjelder opprinnelig vurderinger.

Kulturminner	**Landskap**	**Naturmangfold**	**Naturressurser**
Nærføring til kulturminnelokalitet ID 240124 – denne er automatisk fredet og innehar stor verdi (H730_4/H570_4). Med utvidelse av rigg- og anleggsområder inn i overgangen til Parsell 7 kommer planen i berøring med to kulturminne-lokaliteter: ID 214482 (H730_3/H570_3) som er en automatisk fredet heller (lappogallo) og ID 215478 (#51) som er et bosetnings- og aktivitetsområde fra steinalder.	Uendret	Areal til anleggsområde bør avgrenses slik at slåttemyr og slåttemark blir bevart. I tillegg må det tas hensyn til Botnelva med tilhørende kantsone.	Uendret
Nærmiljø og friluftsliv	**Skred, flom og ras**	**Veg og vegmiljø**	**Vann og avløp, strømlinjer ol.**
Uendret	Før eventuell deponering av masser må geotekniske vurderinger utføres.	Uendret	Uendret

Avbøtende tiltak:

Kulturmiljø

Særlig aktsomhet må utvises nær kulturminne ID 214482 og 240124. Disse må merkes med midlertidig sperregjerder i anleggsperioden og de som utfører arbeid i området må gjøres kjent med kulturminnelovens bestemmelser for automatisk fredete lokaliteter. Det avbøtende tiltaket hjemles i reguleringsbestemmelsene.

Naturmangfold

I plankartet legges det inn en sone langs elva som beskytter elv og kantsone mot inngrep.

Geoteknikk

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

Parsell 7 Forvika

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 7 – Djupfest – Fiskefjord». Rapporten er gjeldende for endringsforslaget. Siden tiltaket ikke omfatter endringer på veglinja er det kun forhold rundt ytre miljø som kan endres i forhold til opprinnelig risikoanalyse. For de tema som har kommentar «uendret» gjelder opprinnelig vurderinger.

Kulturminner	**Landskap**	**Naturmangfold**	**Naturressurser**
Uendret	Uendret	Naturarealene i utvidelsen er lik de i eksisterende planområde og har ikke registrerte viktige naturtyper eller truet eller sårbar vegetasjon eller fauna.	Uendret
Nærmiljø og friluftsliv	**Skred, flom og ras**	**Veg og vegmiljø**	**Vann og avløp, strømlinjer ol.**
Uendret	Vegen legges utenfor dagens veg og terrenget skrår ned mot sjøen, ny vegfylling blir derfor relativt stor. For å oppnå tilstrekkelig sikkerhet for ny veg må motfylling etableres. Arbeidet med motfylling, samt arbeid i område med dårlige grunnforhold vil medføre økt aktivitet i et skredfarlig område.	Uendret	Uendret

Tiltaket er nødvendig for å sikre den nye vegen mot ras og skred og er derfor i seg selv et tiltak for å unngå uønskede hendelser.

De foreslåtte planendringene vil ut over ovennevnte ikke påvirke konklusjonene fra Risikoanalysen.

8 Gjennomføring av forslag til plan

8.1 Fremdrift og finansiering – utbyggingsrekkefølge

Parsellene 2, 4, 5, 6, 7 og 8 (og 10) i Lødingen og Tjeldsund (og Harstad) kommuner som omfattes av omreguleringene inngår i prosjekt E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt. 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:

- Reguleringsendringer for Lødingen, parsellene 4,5,6 og 7, vedtas våren 2019.
- Lokalpolitisk behandling av brukerfinansieringen innen oktober 2018
- Stortingsbehandling om finansiering og igangsetting innen juni 2019
- Anskaffelse av OPS-leverandør med kontraktsignering innen desember 2020

- Byggestart første halvår 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 risiko knyttet til ordinær trafikkavvikling i anleggsperioden i Kanstadbotn og Djupfesthamn (parsell 4 og 7), da parsellen i hovedsak skal bygges ut i eksisterende trasé og det ikke finnes veg til omkjøring. Trafikkavviklingen må ivaretas i tilknytning til eksisterende veg og tilhørende anleggsbelte.

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

Sikker jobb i byggefasen (SHA)

Forslaget til reguleringsendringer vil ikke påvirke konsekvens for sikkerhet, helse- og miljø, og det vises derfor til omtale av temaet i gjeldende reguleringsplan.

Ytre miljø i byggefasen (YM)

En Ytre Miljøplan (YM-plan) skal beskrive prosjektets utfordringer knyttet til ytre miljø og hvordan disse skal håndteres. Dette er i hovedsak et dokument for byggherren som skal ivareta miljøkrav i lover og forskrifter. Planen er både grunnlag for prosjektering og konkurranse, og en oppsummering/vedlegg til sluttkontrakt. Statens vegvesen sin håndbok R 760 «S*tyring av utbygging-, drifts- og vedlikeholdsprosjekt*» stiller krav til at det skal utarbeides en Ytre Miljøplan på alle prosjekt.

Tabell 2: Innspill til YM-plan for parsell 4

Tema	Problemstillinger/vurderinger
Naturmangfold	For å hindre avrenning fra deponerte steinmasser (deponi) nord for Austerdalselva bør en lage en voll og et system for oppsamling av avrenningsvannet, eksempelvis et sedimentasjonsbasseng som skal lukkes etter at anlegget er ferdig og avrenningen stoppet. For øvrige arealer skal en bruke terrenget for hindre at avrenningsvann når elva i skadelige mengder.
Landskap	• 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.

Tabell 3: Innspill til YM-plan for parsell 6

Tema	Problemstillinger/vurderinger
Naturmangfold	For å unngå forurensing av Botnelva og pollen i Djupfest er det viktig at riggområde om område for lagring og påfyll av drivstoff og oljer holdes i god avstand fra vassdrag og sjø (minst 20 meter). For å sikre at ikke entrepenør kjører maskiner på slåttemyra bør det settes opp sperreband mellom denne og anleggsområdet.

For øvrige innspill til YM- plan vises det til vedtatt reguleringsplan for E10/rv. 83/rv. 85 Hålogalandsvegen og delrapporter for parsellene 4, 5, 6 og 7.

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
18/54796-22	28.06.2018	Tor Erik Bakke	Reguleringsendring nærmere fritidsbolig som vil være sjenerende for ferie og fritid i mange år med bråk og støv. Ikke fornøyd med utvidelsen. Opptatt av at området i denne utvidelsen ikke brukes til permanent deponi, men tilbakeføres til opprinnelig tilstand etter bruk. Det vil vi ha en skriftlig garanti på.	Merknaden tas til orientering Grunneier har krav på å få erstattet sitt økonomiske tap ut fra reglene i vederlagsloven. Dette gjøres i ervervsfasen, etter at planen er vedtatt og det er bevilget penger til grunnerverv. Vi tar ikke nå stilling til hva som er riktig erstatning/tiltak for den enkelte eiendom.
18/54796-33	10.07.2018	Fylkesmannen i Nordland	Vi vil minne om at Austerdalen – Kanstabotn, parsell 4 og 5 i Lødingen kommune ligger i et svært viktig område for reindrifta. Dette er påpekt tidligere både i ingsuttalelser og i forbindelse med konsekvensutredning. Det er viktig at det er en god dialog med reinbeitedistriktet i den videre planprosessen.	Merknaden tas til følge Det vises til møte med Kanstadbotn/ vestre Hinnøy og Kongsvikdalen reinbeitedistrikt 23.01.18, og felles befaring med Kanstadbotn / Vestre Hinnøy og Kongsvikdalen reinbeitedistrikt 01.02.2018.
18/54796-16	25.06.2018	Forsvarsbygg	Ingen merknader til reguleringsendringene på de berørte parsellene	Merknaden tas til orientering
18/54796-17	21.06.2018	Direktoratet for mineralforvaltning	Planområdet berører registrert ressurs for sand og grus. I det videre planarbeidet bør det gjøres rede for hvor mye av de mineralske ressursene som blir båndlagt til veg- rigg- og deponiareal. Det bør også vurderes om det er mulig å utbytte de båndlagte delene av ressursen, slik at den kommer samfunnet til nytte før den gjøres utilgjengelig ved nedbygging.	Merknaden tas til følge Det vises til kart over grusforekomster s. 29. Grusressurser skal ivaretas så langt mulig, gjennom bruk i veganlegget, eller til andre formål.
18/54796-18	25.06.2018	Sametinget	Det er registrert en rekke automatisk fredete kulturminner både i Kanstadbotn, parsell4, ved Djupfesthamn, parsell 6 og ved Forvikneset, parsell 7. Det skal gjennomføres befaring av kulturminnene, og det vises til Lov 9.juni 1978 nr 50 om kulturminner (kml) §§3 og4. Sametinget forutsetter at Statens vegvesen har dialog med reinbeitedistriktene som berøres, og at de fortsatt sikres tilgang til områdene.	Merknaden tas til orientering Sametinget gjennomførte befaring av nevnte parseller uten at det ble påvist automatisk fredete samiske kulturminner. Sametinget har derfor ingen spesielle merknader til nevnte reguleringsendringer.
18/54796-37 og 38	07.06.18	Tromsø museum – UiT	<u>Resultat fra marinarkeologisk befaring</u> Forvika, parsell 7 – Steinkai/ landingsvorr og fortøyningsbolt registrert på Forvikneset.	Merknaden tas til orientering Ovennevnte registrering av parsellen ovenfor påviste ikke automatisk vernete kulturminner eller andre funn av kulturhistorisk betydning innenfor tiltaksområdene tilknyttet fremtidig tiltak. På grunnlag av dette har Tromsø Museum ingen merknader til forslag om reguleringsendringer eller tilknyttet tiltak som planlegges i sjøen.
			Det vises til andre ledd, §8 i kulturminneloven, og at arbeid må stanses, og Tromsø museum varsels, dersom det i forbindelse med tiltak skulle komme dukke opp funn av kulturhistorisk betydning.	Merknaden tas til følge

11 Vedlegg

- Plankart og bestemmelser for Kanstadbotn, parsell 4, datert 28.11.2018
- Plankart og bestemmelser for del av tunnel, parsell 5, datert 5.11.2019
- Plankart og bestemmelser for Djupfesthamn, parsell 6 og 7, datert 26.11.2018
- Plankart og bestemmelser for Forvika, parsell 7, datert 28.08.2018
- Planbeskrivelse for Kanstadbotn parsell 4, del av tunnel LP, Kanstadbotn – Fiskefjorden, parsell 5, Djupfesthamn parsell 6 (og 7) og Forvika parsell 7.

Statens vegvesen
Region nord
Prosjektavdelingen
Postboks 1403 8002 BODØ
Tlf: (+47) 22073000
firmapost-nord@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen