

E10/ rv.85 Tjeldsund – Gullesfjordbotn – Langvassbukt

REGULERINGSPLAN

Planbeskrivelse

E10 i tunnel LP – Parsell 5

LØDINGEN/ TJELDSUND KOMMUNE

TEKNISKE DATA

E10

Plan ID: 18512018003

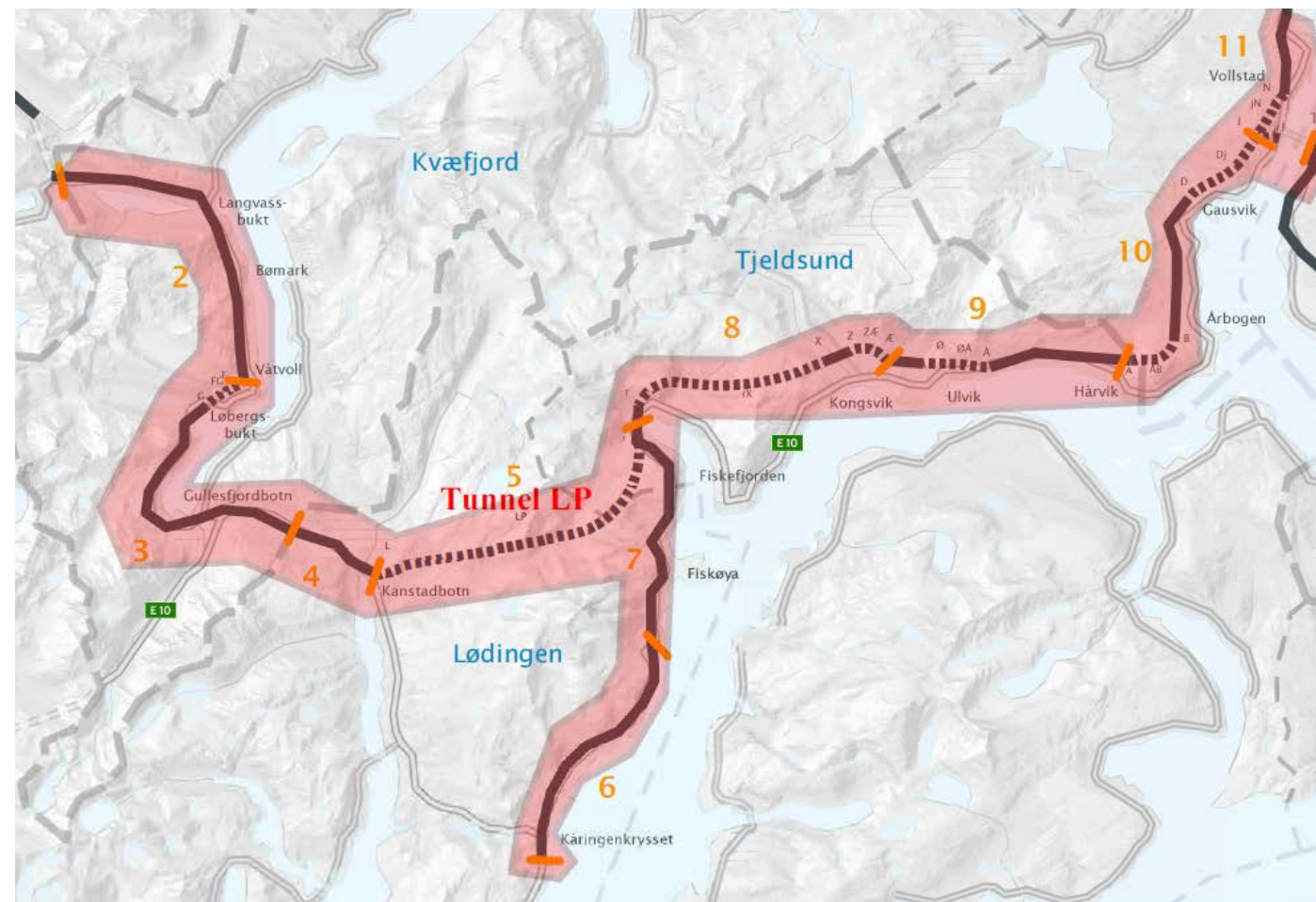
Fra profil: 2905–12629,4

Dimensjoneringsklasse: H3

Fartsgrense: 90 km/t

Trafikkgrunnlag (ÅDT 2062): 1880 kj

OPS E10 / rv. 85
Tjeldsund - Gullesfjordbotn - Langvassbukt



Forord

Med hjemmel i plan- og bygningslovens §3-7 har Statens vegvesen utarbeidet reguleringsplan for E10 i tunnel LP, parsell 5. Reguleringsplanen er en del av OPS-strekningen E10/ Rv85 Tjeldsund – Gullesfjordbotn – Langvassbukta. 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 reguleringsendringen for tunnel LP.

Reguleringsendringen består av følgende deler:

- Plankart og bestemmelser for tunnel LP – Kanstadbotn – Fiskefjorden. Parsell 5
- Planbeskrivelse

Statens vegvesen Region nord

Mai 2018



Figur 1: Kanstadbotn

Innhold

Forord.....	2
1 Innledning	4
1.1 Offentlig ettersyn	4
2 Bakgrunn for planendringen	4
2.1 Bakgrunn for reguleringsendringene.....	4
3 Planprosess og medvirkning.....	4
4 Rammer og premisser for planarbeidet	4
5 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet	5
5.1 Tunnel LP Kanstadbotn – Fiskefjorden.....	5
5.1.1 Beliggenhet	5
5.1.2 Planområdet.....	5
6 Endringer	5
6.1 Tunnel LP Kanstadbotn – Fiskefjord.....	5
6.1.1 Endringer i planbestemmelsene	5
6.1.2 Tekniske forutsetninger	5
6.1.3 Nærmere beskrivelse av planstrekningen og endringene	5
6.1.4 TS- revisjon	6
6.1.5 Fravik.....	6
6.1.6 Nærmere beskrivelse av planstrekningen og endringene	6
7 Konsekvenser av planendringen	7
7.1 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning	7
7.2 Vurdering av virkninger av tiltaket	7
7.2.1 Tunnel LP Kanstadbotn–Fiskefjord	7
7.3 Naboer	7
7.5 Risiko og sårbarhetsanalyse.....	7
8 Gjennomføring av forslag til plan	7
8.1 Fremdrift og finansiering – utbyggingsrekkefølge.....	7
8.2 Trafikkavvikling i anleggsperioden.....	8
8.3 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)- og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen	8
9 Sammendrag av innspill.....	8
10 Vedlegg	9

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. Høringsfristen var 5. januar 2018. Årsaken til endringene var dårlige grunnforhold som medførte tre lange og kostnadskrevenne bruer i vedtatt reguleringsplan. Disse kostnadene var ikke med når kostnadsrammen til prosjektet ble beregnet, og Statens vegvesen må derfor kutte kostnadene på strekningen Kåringen–Fiskefjorden. I tillegg var det ønskelig med en innkorting av lengden for tunnelen mellom Kanstadbotn og Fiskefjorden (parsell 5) i Lødingen og Tjeldsund kommuner for å oppnå ytterligere kostnadsbesparelser.

Det presiseres at reguleringsendringen som omtales i det videre i denne planbeskrivelsen gjelder en del av den statlig vedtatte reguleringsplanen for Hålogalandsvegen. Reguleringsendringen omfatter tunnel LP Kanstadbotn–Fiskefjord i Lødingen og Tjeldsund kommuner.

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

Planendringen for tunnel LP 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 perioden 21. mars–2. mai 2018 på følgende steder:

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

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

I høringsperioden ble det mottatt til sammen til sammen 10 merknader og innspill. Statens vegvesen har laget en oppsummering av innkomne merknader som er vedlagt plandokumentene. Merknadene var av en sån art at det ikke ble behov for justering av planforslaget før oversendelse til Lødingen og Tjeldsund kommune for politisk behandling.

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

2 Bakgrunn for planendringen

2.1 Bakgrunn for reguleringsendringene

Reguleringsendringene gjennomføres for å kutte kostnader og redusere risikoen. I Djupfesthamn (parsell 6) og Forvika (parsell 7) i Lødingen kommune ble det i planarbeidet avdekket dårlige grunnforhold som medførte at planlagte sjøfyllinger for ny veg måtte erstattes med bruer på hhv ca 380 og 150 meter.

Den regulerte løsningen ble betydelig mer kostbar enn opprinnelig anslått. Kostnadsrammen gitt i Nasjonal Transportplan 2018–2029 er overskredet og det ble nødvendig å redusere kostnadene med om lag 500 mill NOK. Det er i tillegg risiko for grunnbrudd og store utrusninger av løsmasser i sjø ved bygging av de regulerte løsningene.

I tillegg til omreguleringene i Djupfesthamn og Forvika er det besluttet å omregulere tilkoblingsveg mellom eksisterende veg og ny E10 i Fiskefjorden (parsell 8) i Tjeldsund kommune. Samt en innkorting av lengden for tunnelen mellom Kanstadbotn og Fiskefjorden (parsell 5) i Lødingen og Tjeldsund kommuner. Begrunnelsen for dette er å redusere kostnadene med sikte på oppnå ca 500 mill i samlet kostnadsreduksjon.

3 Planprosess og medvirkning

2017/2018

- 22.11.2017 Opstartsmøte reguleringsplan med Lødingen og Tjeldsund kommuner
- 18.12.2017 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 høring og offentlig ettersyn av reguleringsendringen.

4 Rammer og premisser for planarbeidet

Reguleringsplaner

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

5 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

5.1 Tunnel LP Kanstadbotn – Fiskefjorden

5.1.1 Beliggenhet

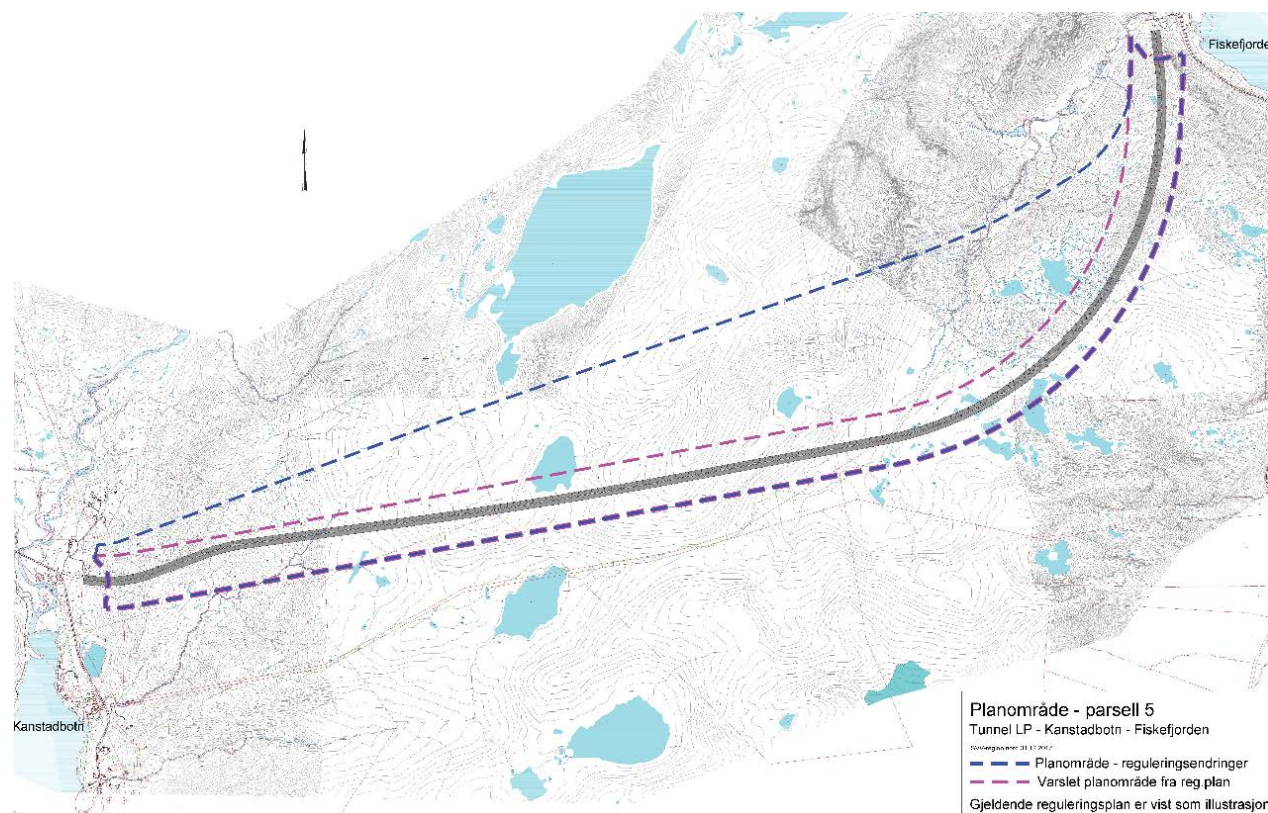
Dagens E10 strekker seg fra Fiskefjord til Kanstadbotn via Kåringenkrysset. I Kåringenkrysset fortsetter E10 mot Kanstadbotn langs Kanstadsfjorden, og mot Lødingen i rv. 85.

Etter åpningen av tunnel LP mellom Kanstadbotn og Fiskefjord, vil denne være den naturlige reiseveien i denne delen av kommunen.

Planområdet for reguleringsendringen av vedtatt plan for Hålogalandsvegen, tunnel LP, er vist i figuren under, og gjelder kun selve tunnelen.

5.1.2 Planområdet

Planområdet for tunnelen er utvidet i nordlig retning. Da tunnelen følger under bakkenivå vil tiltaket ikke påvirke eller endre eksisterende forhold i planområdet. Det vises til statlig vedtatt reguleringsplan for Hålogalandsvegen og delrapport for parsell 5 for beskrivelse av eksisterende forhold for planområdet, herunder tekniske forutsetninger, landskapsbilde, naturmangfold, naturressurser, nærmiljø og friluftsliv, kulturmiljø, reindrift og geofag.



Figur 2: Planområdet for tunnel LP Kanstadbotn–Fiskefjord

6 Endringer

6.1 Tunnel LP Kanstadbotn – Fiskefjord

Endringene innebærer:

- Endring av kurvaturen i tunnel LP. Dette gir innkorting i lengden av tunnelen.
- Stigningen i tunnelen endres fra 2 % til 0,5 %

6.1.1 Endringer i planbestemmelsene

Reguleringsendringen omfatter ingen endringer i reguleringsbestemmelsene sammenlignet med statlig vedtatt reguleringsplan for Hålogalandsvegen.

6.1.2 Tekniske forutsetninger

Det er benyttet de samme planforutsetningene som for statlig vedtatt reguleringsplan.

Kjøreveger

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

6.1.3 Nærmere beskrivelse av planstrekningen og endringene

Strekningen i tunnel LP er 9,72 km. Endringen som er gjort i forhold til statlig vedtatt reguleringsplan, dreier seg i hovedsak om å rette ut kurvature, slik at tunnellengden er redusert med 541 m. Dette innebærer en besparelse i kostnader for strekningen.

Det vises til vedlagte tegningshefte for tunnel LP Kanstadbotn – Fiskefjord.

6.1.4 TS- revisjon

Det er utført en TS- revisjon (trafiksikkerhetsrevisjon) hvor tegningshefte datert 06.03.2018 ble benyttet som grunnlag. Avvik, feil og merknader som er framkommet er rettet opp og innarbeidet i planen.

6.1.5 Fravik

Vegstrekningen i tunnel vil oppfylle de nasjonale kravene til vegutforming, og det er ikke registrert noen fravik.

6.1.6 Nærmere beskrivelse av planstrekningen og endringene

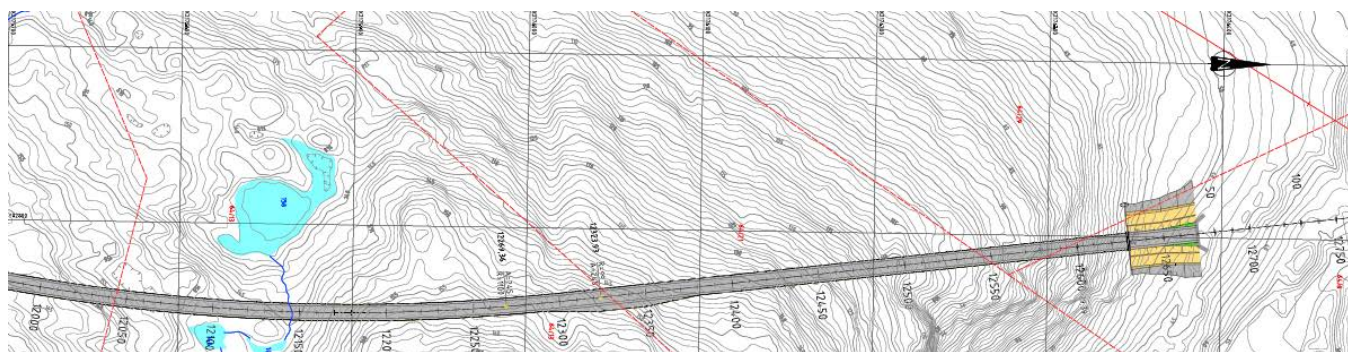
Utsnitt fra statlig vedtatt reguleringsplan for Hålogalandsvegen

Utsnittet viser tunnelen, med tunnelutslag i Fiskefjorden i Tjeldsund.



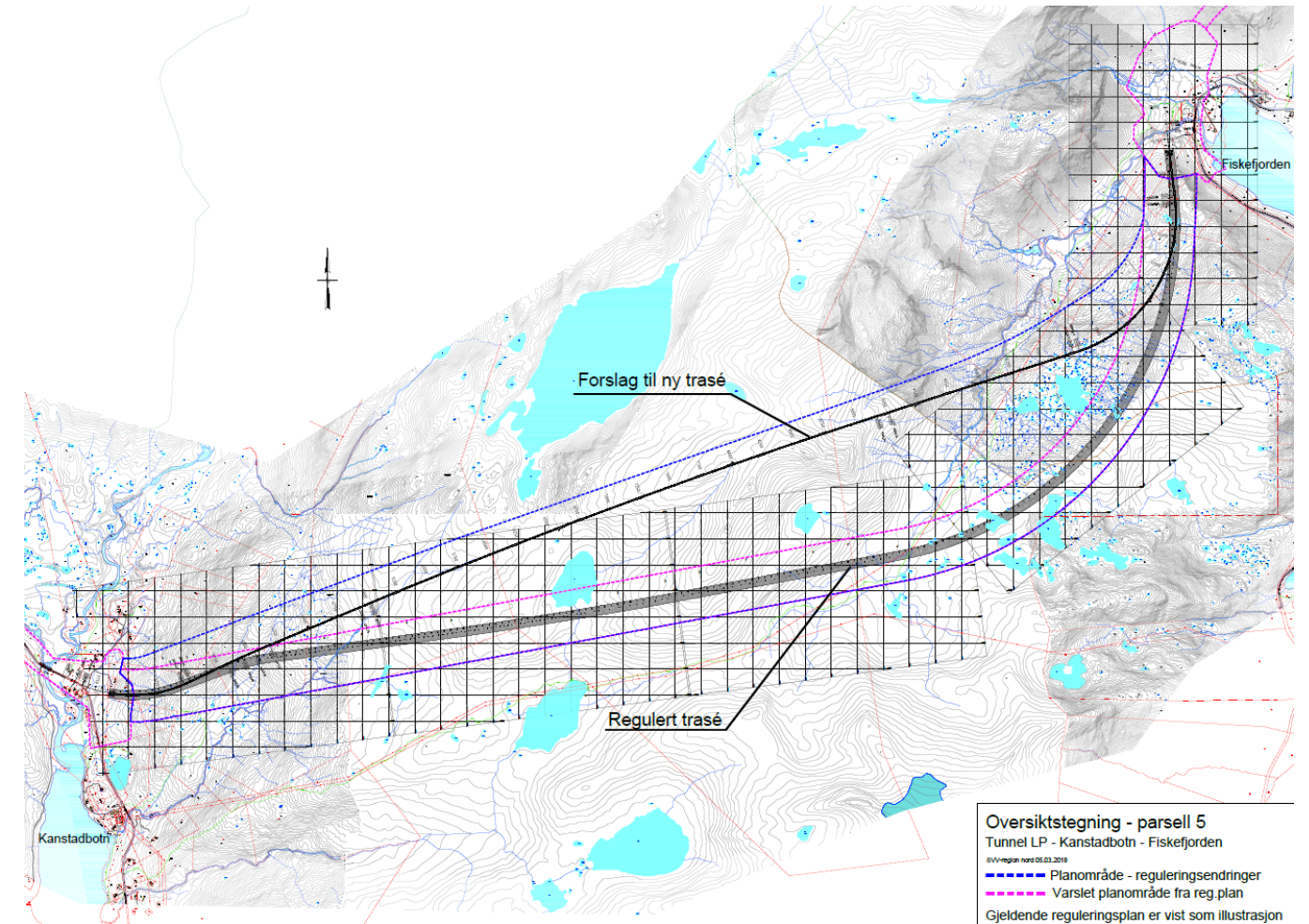
Figur 3: Oversiktstegning plan- og profil fra profil 11250 - 13165.

Utsnitt fra reguleringsendring



Figur 4: C-tegning (C117) fra profil 12000 - 12750

Oversiktstegningen under viser regulert trase, samt forslag til ny trase. Ny trase er lagt lengre nord enn i statlig vedtatt reguleringsplan for E10/rv.83/ rv. 85 Hålogalandsvegen.



Figur 5: Oversiktstegning parsell 5

7 Konsekvenser av planendringen

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

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

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

7.1 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Ny forskrift om konsekvensutredning ble vedtatt 01.07.2017. Forskriften ligger til grunn når KU-plikten for omreguleringer av Hålogalandsvegen skal vurderes. Ikke prissatte tema ble vurdert til ikke å være relevant for parsell 5 tunnel LP i statlig vedtatt reguleringsplan og ble derfor ikke konsekvensutredet. Det ble derfor vurdert at det ikke var behov for konsekvensutredning av disse tema for tunnel LP i denne reguleringsendringen, heller.

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

7.2 Vurdering av virkninger av tiltaket

7.2.1 Tunnel LP Kanstadbotn–Fiskefjord

Reguleringsendringen gjelder kun selve tunnelen mellom Kanstadbotn og Fiskefjorden, og vil ikke ha noen betydning for temaene landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv, kulturmiljø, naturmangfold, naturressurser, reindrift, geofag, massehåndtering eller elkraft, utover det som er beskrevet i statlig vedtatt reguleringsplan, parsell 5.

Geologi

Ved nytt forslag tenkes tunneltrase lengre nordover slik at en krysser under Sørtdalen. Dette medfører en innsparing på mellom 50 – 100 meter.

Reguleringsendringen innebærer også en kryssing av antatt svært dårlig berg; en stor regional forkastningssone som fortsetter inn i Norddalen. Dette betyr tung sikring i form av buer, injeksjon osv.

I tillegg til det dårlige berget er det relativt lite bergoverdekning her – (ca. pr 10000) også med mye løsmasser, ca 40 meter. Til sammen gir dette en bergoverdekning på rundt 60 meter.

På grunn av uforutsigbarhet rundt de geologiske forholdene innebærer dette oppimot 150 lengdemetere for kryssing med tung sikring. Ofte opptrer slike soner med forgreininger og ikke som en enkelt «stand-alone». Tung sikring er kritisk for stabilitet og driving av selve tunnelen og ikke minst for skjerming av hydrogeologien over tunnel – Sørtdalselva.

Forslaget innebærer dalsidepåvirkning mhp spenningene (anisotropi) inne i tunnelen ca fra profil 10400 – 12630 (nordre påhugg). Slike spenninger betyr sprakefjell på grunn av topografien på Hinnøya. Det antas derfor en høyere percentil endeforankrete bolter i forhold til den «gamle» versjonen/traseen. Sprakefjell kan også bety redusert fremdrift pga at berget justerer spenningene og «skyter» ut disker av berg.

7.3 Naboer

Konsekvens når det gjelder berørt bebyggelse, innløsning av bebyggelse, støy og vibrasjoner er uendret fra statlig vedtatt reguleringsplan.

7.5 Risiko og sårbarhetsanalyse

Som en del av statlig vedtatt reguleringsplan for E10/Rv.83/ Rv. 85 Hålogalandsvegen ble det gjennomført risikoanalyse for hele strekningen. Det vises til en egen rapport «Risikoanalyse Hålogalandsvegen – Parsell 5 – tunnelpåhugg L Kanstadbotn–tunnel LP–tunnelpåhugg P Fiskefjord». Planendringene vil ikke påvirke konklusjonene fra ROS– analysen.

8 Gjennomføring av forslag til plan

8.1 Fremdrift og finansiering – utbyggingsrekkefølge

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

I Nasjonal Transportplan 2018–2029 (NTP) med tilhørende Handlingsprogram 2018–2023 er prosjektet prioritert med planlagt byggestart i 2021. I NTP er prosjektet gitt en kostnadsramme på 8 400 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 kostnadskutt i Lødingen og Tjeldsund kommuner vedtas juni 2018
- Lokalpolitisk behandling av brukerfinansieringen innen oktober 2018
- Stortingsbehandling om finansiering og igangsetting innen juni 2019
- Anskaffelse av OPS-leverandør med kontraktsgenerering 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

Risiko knyttet til trafikkavvikling i anleggsfasen vil være den samme som ved statlig vedtatt reguleringsplan, med litt risiko i endene av tunnelen og ved portalområdene. Disse knyttes til veg til tunnelen, som starter fra eksisterende veg.

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

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

9 Sammendrag av innspill

Nedenfor følger en oppsummering av innkommende merknader i forbindelse med høring og offentlig ettersyn av reguleringsplanen i perioden 21. mars–2. mai 2018. *Det vises til fullstendig merknadsbehandling vedlagt reguleringsplanen med kopi av innsendte merknader.*

Mimenr.	Journalført	Avsender	Merknad	Svar fra SVV
208777-	02.05.2018	Fylkesmannen i Nordland	Fylkesmannen har med virkning fra 01.01.2018 delegert myndighet til å samordne innsigelser fra regionale statsetater til kommunale arealplaner etter plan- og bygningsloven. Ingen innsigelser fra noen av disse, som evt. vil sende sine uttalelser direkte til kommunen. Tilfreds med at en er gått bort fra løsning med kryssing i Djupfesthamn. Fylkesmannen er skeptisk til samferdselsformål langs Dalelva. Mener tiltak mot skred og problematikk ved snøfall for parsell 6 og 7 er ivaretatt.	Utvidelsen av samferdselsformål (annen veggrunn) langs Dalelva er gjort med bakgrunn i tilgang til elvestrengen og arealene tilknyttet denne, både i anleggs- og driftsperioden. Statens vegvesen mener planbestemmelsenes pkt. 8.3 sikrer at naturlige forhold i elv og kantsone ikke tillates, og at viktig kantvegetasjon ikke fjernes. Merknaden menes ivaretatt.
208777-29	30.04.2018	Fylkesmannen i Troms	Endringen berører ikke Troms fylke, derfor ingen uttalelse.	Tas til orientering
208777-26	20.03.2018	Troms fylkeskommune, Stabssjef	Ingen merknader	Tas til orientering

208777- 33	11.02.2018	Nordland fylkeskommune	<p>Så langt fylkeskommunen kan se, er ikke endringene i strid med regional politikk.</p> <p>Det vises til at Kartverket og Fylkesmannen i Nordland tilbyr fylkeskommunen kvalitetssikring av planer og publisering i Nordlandsatlas. Det bes om at kommuner og planleggere benytter seg av tjenesten. Planforslag med sosi -koder skal sendes; plannordland@kartverket.no.</p> <p><u>Kulturminnefaglig uttalelse:</u> Det vises til innspill datert 19.12.17, og videre dialog med Statens vegvesen. Dersom grunnforholdene tillater det starter Kulturminner i Nordland arkeologiske utgravninger i Forvika 22.05.2018. Kulturminnefaglig uttalelse vil derfor ikke foreligge før undersøkelser i Forvika er avsluttet og det foreligger en midlertidig rapport fra arbeidet. Kulturminner i Nordland har ingen merknader til endringsforslag i de øvrige parseller.</p>	Tas til orientering	208777-21	31.03.2018	Alf -Magne Jacobsen	Grunneier ønsker å vite hvilke konsekvenser reguleringsendringen har for hytte i Fiskefjordbotn, og hvorvidt den berøres av disse.	Dagens E10 skal kurves ut i forkant av kryss mot ny rv. 85. Dette medfører at veg- og vegfylling vil komme noe nærmere grunneiers hytte. Krysset er i reguleringsendringen flyttet lengre mot nord, og innebærer også at ny rv. 85 vil ligge lengre bort fra hytta enn dagens E10 gjør.
					208777-	08.05.2018	Stig Kristensen	Det vises til trasevalg og behovet for tunneler, og til justeringer og endringer av traseen. Det vises også til viltpåkjørsler og rasfare.	Innspillet er ikke rettet mot reguleringsendringene for de ulike parsellene, men viser til trasevalg for veg og valg av trase for tunnel. Reguleringsplanenes trase er i henhold til vedtatt Planprogram fastsatt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet 10. september 2015, og vedtatt reguleringsplan for E10/rv. 83 / rv. 85 Hålogalandsvegen
208777-23	11.04.2018	Forsvarsbygg	Ingen merknader	Tas til orientering					
208777-25	20.03.2018	Direktoratet for mineralforvaltning	Kan ikke se at den foreslåtte revisjonen vil medføre nevneverdig påvirkning for de registrerte ressursene innenfor planområdet. Derfor ingen ytterligere merknader	Tas til orientering					
208777-22	03.04.2018	Harstad kommune	Ingen merknader	Tas til orientering					
208777 - 24	18.04.2018	Kanstadbotn utmarkslag v/ Tor Erik Bakke	<p>Kanstadbotn utmarkslag peker på at planområdegrensen er utvidet nordover, også i området ved tunnelinnslaget, og at denne utvidelsen berører to eiendommer i Kanstadbotn, gnr./ bnr. 26/ 4 og 26/6.</p> <p>Det vises til at utvidelsen av planområdegrensen menes å ha betydning for grunnerv, og eierne av gnr./ bnr. 26/ 4 og 26/6 skulle som berørt hatt brev i posten. Dette jfr. hjemmesiden til prosjektet.</p>	<p>Planområdet for tunnel LP (Kanstadbotn– Fiskefjord) er utvidet under bakken på innsiden av tunnelinnslaget. Forslaget til reguleringsendring innebærer en endring i kurvaturen i tunnelen, og vil ikke påvirke arealene utenfor tunnelen.</p> <p>Årsaken til manglende varslings for gnr./bnr 26/4 og 26/6 er fordi grunneierne dermed ikke er berørt av ovennevnte reguleringsendringer.</p>					

10 Vedlegg

1. Plankart
2. Planbestemmelser
3. Illustrasjonshefte