



Statens vegvesen

PLANPROGRAM E10 MOSKENES KOMMUNE



Statens vegvesen

E10 Nappstraumen - Å

Moskenes

Moskenes kommune

Utbygging
Midtre Hålogaland
13.12.2024

FORORD

Statens vegvesen planlegger utbedring og utvikling av E10 i Lofoten. Målet er å redusere faren for skred og bølger samt bedre framkommeligheten. E10 Lofoten går gjennom Hadsel, Vågan, Vestvågøy, Flakstad og Moskenes kommuner. Formålet med planarbeidet i Flakstad kommune er å legge til rette for skredsikring og økt framkommelighet for de mest kritiske punktene av E10. Samfunnsmålet i prosjektet er:

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

Planprogrammet for Moskenes kommune var på offentlig ettersyn fra 18. mars 2023 til 05. mai 2023. I perioden var det mulig å gi merknader til planprogrammet. Etter offentlig ettersyn er merknadene behandlet og svart ut av Statens vegvesen (vedlegg 1). Kopier av merknadene er tilgjengelige i et eget samledokument (vedlegg 2).

Informasjon om planarbeidet er å finne på nettsiden til prosjektet:

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e10lofoten/>

Kontaktperson i Statens vegvesen er:

- Thore Jensen, planleggingsleder; telefon 917 93 391 eller e-post thore.jensen@vegvesen.no

Moskenes kommune:

- Gustav Fauskanger; e-post Gustav.fauskanger@moskenes.kommune.no

Endringer som er tatt inn i planprogrammet etter offentlig ettersyn er vist tabell 1.

Tabell 1. Endringer i planprogrammet etter offentlig ettersyn.

Nr.	Kapittel	Endringer/tillegg	Kommentar
1	Flere	Språklige endringer for å tilpasse dokumentet fra offentlig ettersyn til fastsettelse.	
2	Forord	Endret for tilpasning fra offentlig ettersyn til fastsettelse.	
3	1	Satt inn tiltak som skal bli regulert i Moskenes kommune. Prosjektet vil søke om styringsmål	
4	3.2	Endret fra planlagte tiltak til tiltak som skal bli regulert i Moskenes kommune	
5	3.2.3	Det er satt inn et tillegg at E10 i Sørvågen og Å ligger innenfor verneplanene for Sørvågvassdraget og Åvassdraget.	Statsforvalteren i Nordland
6	3.3.2	Endrede effektmål for prosjektet	
7	4.1	I punktlista er rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag tatt inn som et tillegg.	Statsforvalteren i Nordland
8	4.3	Det er lagt inn et tillegg om regionale føringer.	Nordland fylkeskommune
9	5.3.2	Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag er tatt inn som et tillegg under retningslinjer som gir føringer for utredning og planlegging.	Statsforvalteren i Nordland
10	5.6.1	Det er lagt inn at temaet havnivåendring/stormflo inngår i risiko- og sårbarhetsanalysen.	Nordland fylkeskommune
11	6.1	Endring i framdrift.	
12	6.2	Endring i tidsplan for planprosessen.	

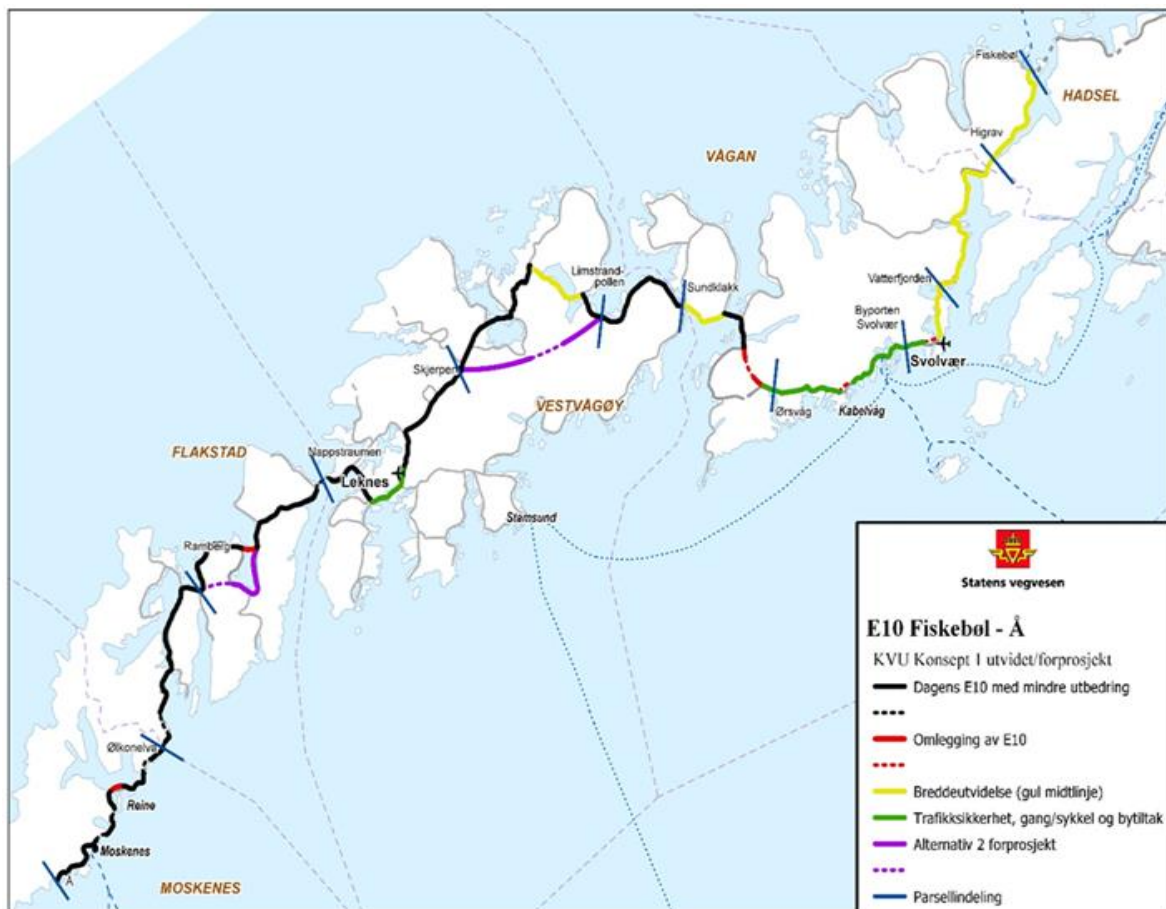
INNHold

1 INNLEDNING	7
2 PLANPROGRAM	10
2.1 Hva er et planprogram	10
2.2 Formålet med planprogrammet	10
3 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET	11
3.1 Bakgrunn for planarbeidet	11
3.2 Tiltak som skal bli regulert	12
3.2.1 Landskapsbilde	14
3.2.2 Friluftsliv/ by- og bygdeliv	14
3.2.3 Naturmangfold	15
3.2.4 Kulturarv	15
3.2.5 Naturressurser	16
3.2.6 Fareområder	16
3.2.7 Karbonrike arealer	16
3.3 Målsetting for planarbeidet	16
3.3.1 Samfunns mål	16
3.3.2 Effektmål	17
3.4 Valg av vegstandard	17
3.4.1 Transportanalyse/trafikkutvikling	17
4 RAMMER OG PREMISSE FOR PLANARBEIDET	19
4.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging	19
4.2 Nasjonal transportplan	19
4.3 Regionale føringer	21
4.4 Planstatus for området	21
5 UTREDNINGSTEMA OG PROBLEMSTILLINGER	22
5.1 Utredede alternativer i en tidligere fase av prosjektet	22
5.2 Utstrekningen av de ulike tiltakene	23
5.3 Konsekvensutredninger	23
5.3.1 Friluftsliv/by- og bygdeliv	24
5.3.2 Naturmangfold	24
5.3.3 Landskapsbilde	25
5.3.4 Kulturarv	26

5.4 Metode	27
5.5 Prissatte konsekvenser	29
5.5.1 Samfunnsøkonomisk nytte	29
5.6. Tema som skal behandles i planbeskrivelsen	30
5.6.1 Risiko og sårbarhet	30
5.6.2 Grunnforhold	30
5.6.3 Støy og luft	30
5.6.4 Naturressurs – landbruk og øvrige	30
5.6.5 Trafikksikkerhet, trafikale virkninger og framkommelighet	31
5.6.6 Klimagassutslipp	31
5.6.7 Andre aktuelle tema	31
6 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING	32
6.1 Planprosess	32
6.2 Gjennomføring og framdrift	33
6.3 Medvirkning	33
7 VEDLEGG	35

1 INNLEDNING

Planen omfatter deler av E10 gjennom Moskenes kommune og er en del av et større vegprosjekt for hele E10 gjennom Lofoten. Store deler av E10 mellom Fiskebøl og Å har lav standard, og halvparten av den 160 km lange strekningen er ikke bred nok til å markeres med gul midtlinje. Vegen har mange flaskehals (kombinasjon av element som smal vegbane, bratt stigning og krappe svinger) og er utsatt for naturfareelementer som skred, vind og bølger. E10 er Nasjonal turistveg, og deler av strekningen inngår i Nasjonal sykkelrute.



Figur 1: Oversiktskart over tidligere foreslåtte KVV-tiltak fra 2015 gjennom Lofoten.

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for ombygging av de mest kritiske punktene av E10 gjennom Moskenes.

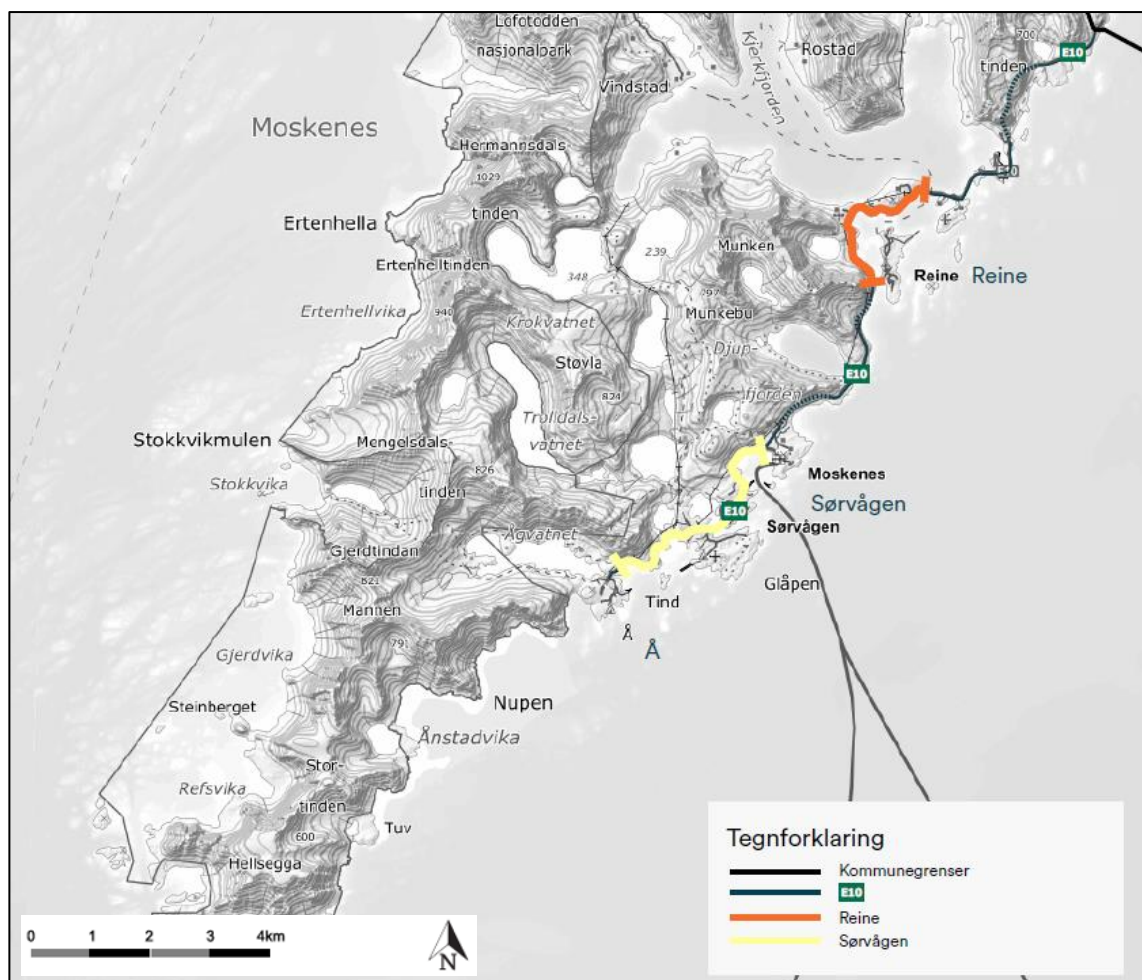
I en tidligere fase i prosjektet ble det utredet tunnel og alternativ vegtrase over Andøya. Som følge av store kostnader og negative konsekvenser for både eksisterende bebyggelse og reiseopplevelsen, går ikke Statens vegvesen videre med å regulere noen av disse alternativene, men fokuserer heller på utbedring av punktvis strekninger.

Etter høringen er merknader til planprogrammet oppsummert og vurdert av Statens vegvesen (vedlegg 1). Merknader og justert planprogram med Statens vegvesens anbefaling om tiltak er oversendt til Moskenes kommune for fastsetting.

Styringsmål for strekningen E10 Nappstraumen – Å er fastsatt av Samferdselsdepartementet til 1 540 mill. 2023-kroner, og danner således en ramme for prosjektet som alle tiltak må vurderes opp mot. Også i Flakstad kommune planlegges det gjennomført en rekke tiltak, og total investeringskostnad i Flakstad kommune må ses i sammenheng med investeringene i Moskenes kommune. Med begrensede midler er det viktig å prioritere tiltak som gir best måloppnåelse på strekningen Nappstraumen – Å.

Etter offentlig ettersyn og høring av planprogrammet har de foreslåtte tiltakene i Moskenes kommune blitt prosjektert og kostnadsberegnet. Gitt økonomisk styringsramme og kompleksitet knyttet til gjennomføring av tiltakene er det vurdert at følgende tiltak skal bli regulert:

- **Reine:** For E10 gjennom Reine vil det bli regulert tiltak for myke trafikanter fra Sakrisøy bru i øst fram til Reinehalsen, som er krysset ned til selve tettstedet (kryss Moskenesveien – Reineveien)
- **Sørvågen:** For E10 gjennom Sørvågen vil det bli regulert tiltak for myke trafikanter fra kryss ned til fergekai og til Å (for enkelthets skyld kalt Sørvågen)
- **Toppøya:** Prosjektets vurdering er å prioritere tiltakene gjennom Reine og Sørvågen, og inkludere eventuell bølgesikring ved Toppøya dersom det viser seg mulig innenfor økonomiske rammer. Dersom tiltaket tas med til videre regulering ved varsel om oppstart, vil tiltaket konsekvensutredes for aktuelle tema avhengig av tiltakets omfang.



Figur 2: Kartet viser tiltak som skal bli regulert i Moskenes kommune.

Arbeidet med å utarbeide påfølgende detaljreguleringsplan for delstrekninger av E10 gjennom Moskenes skjer med hjemmel i plan- og bygningslovens §§ 12-8 og 3-7. Planarbeidet omfattes av forskrift om konsekvensutredning.

Moskenes kommune er planmyndighet for strekningen som nå skal reguleres. Det er Statens vegvesen som la planprogram ut til offentlig ettersyn og høring, men det er politikerne i Moskenes kommune som skal fastsette planprogrammet og til slutt også vedta reguleringsplanen.

I etterkant av vedtaket vil Statens vegvesen avklare omfang av planområder knyttet til spesifikke tiltak på strekningen, og varsle direkte berørte grunneiere og sektormyndigheter om oppstart av planarbeid iht. gitt utstrekning og planområde. Statens vegvesen vil deretter utarbeide komplette reguleringsplaner som skal vedtas av kommunestyret i Moskenes.

2 PLANPROGRAM

2.1 Hva er et planprogram

Et planprogram er egentlig en plan for prosessen og planleggingen. Planprogrammet utgjør første steg i arbeidet med detaljregulering for ulike delstrekninger på E10 gjennom Moskenes.

Planprogrammet skal klargjøre formålet med planarbeidet og avklare rammer og premisser for den videre prosessen. I planprogrammet står det hvilke tema og problemstillinger som bør løses i planarbeidet, opplegg for informasjon og medvirkning, og hvilke utredninger som anses nødvendige for å gi et godt beslutningsgrunnlag.

Forslag til planprogram legges ut til offentlig ettersyn i minst 6 uker, og sendes samtidig på høring til berørte myndigheter, høringsinstanser og interesseorganisasjoner. Innkomne uttalelser som har betydning for det videre planarbeidet vil bli vurdert og innarbeidet i det endelige planprogrammet.

Planprogrammet fastsettes ordinært av planmyndigheten, i dette tilfellet Moskenes kommune. Dersom berørte regionale og statlige myndigheter på grunnlag av forslag til planprogram vurderer at planen kan komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale hensyn, skal dette framgå av uttalelsen til forslaget til planprogram.

2.2 Formålet med planprogrammet

Formålet med planprogrammet er å:

- Klargjøre formålet med planleggingen og prosjektet
- Fastsette hvilke tema som skal utredes i konsekvensutredningen
- Liste opp hvilke tema som skal behandles i planbeskrivelsen
- Redegjøre for planprosessen og beskrive opplegg for medvirkning

Planprogrammet skal ikke omfatte alle mulige effekter av aktuelle tiltak, men begrenses til tema der man forventer vesentlige virkninger. Detaljeringen skal legges på et nivå som er tilstrekkelig for å fatte en beslutning.

3 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET

3.1 Bakgrunn for planarbeidet

Kommunene i Lofoten har gjennom Lofotrådet i flere år arbeidet for en vegpakke gjennom Lofoten. Lofotrådet ba Samferdselsdepartementet om å få utarbeidet en KVV. Statens vegvesen utarbeidet i 2015 KVV for E10 Fiskebøl – Å på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Konseptvalgutredningen omhandler strategier for transportsystemet i Lofoten fram mot 2060 med hovedfokus på E10. Utredningen ga grunnlag for regjeringens beslutning om valg av strategi for transportsystemet i Lofoten.

KVV E10 Fiskebøl – Å, ble behandlet av regjeringen 19.8.2015. Det ble besluttet at E10 skal bygges ut etter Konsept 1, mindre utbedringer. Samferdselsdepartementet besluttet noen tillegg til konsept 1, omtalt som konsept 1 – utvidet. Det utvidede konseptet innebærer i tillegg tiltak i og rundt byområdene, omlegging med tunnel gjennom Lyngværfjellet og gul midtlinje på strekningen Fiskebøl – Leknes.

Strategi for gjennomføring legges til grunn for videre arbeid på grunnlag av KVV og regjeringens beslutning. Strekningen som skal planlegges er lang og ligger i Hadsel, Vågan, Vestvågøy, Flakstad og Moskenes kommuner. Det er store verdier knyttet til ikke-prissatte tema som landskap, friluftsliv, by- og bygdeliv, kulturarv, naturmangfold og naturressurser. En utredning som kan få betydning for det videre arbeidet med transportsystem for Lofoten er et felles utredningssamarbeid om fremtidig flyplasstruktur, Effektpakke Lofoten. Aktuelle flyplassalternativ ses i sammenheng med veg i regi av Avinor i samarbeid med Statens vegvesen.

Planleggingen av E10 gjennom Lofoten er delt opp i to strekninger. Samferdselsdepartementet har fastlagt at Statens vegvesen skal utarbeide statlig planprogram for strekningen E10 Fiskebøl – Nappstraumen, som vedtas av Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Videre skal Statens vegvesen utarbeide kommunale planprogram for strekningen E10 Nappstraumen – Å, som vedtas av Flakstad og Moskenes kommune.

I 2021 og 2022 har Statens vegvesen jobbet med forprosjekt for å på en best mulig måte fordele midlene som nå foreligger for strekningen. Det er dette forprosjektet som danner grunnlag for både planprogram og planområdet i Moskenes kommune.

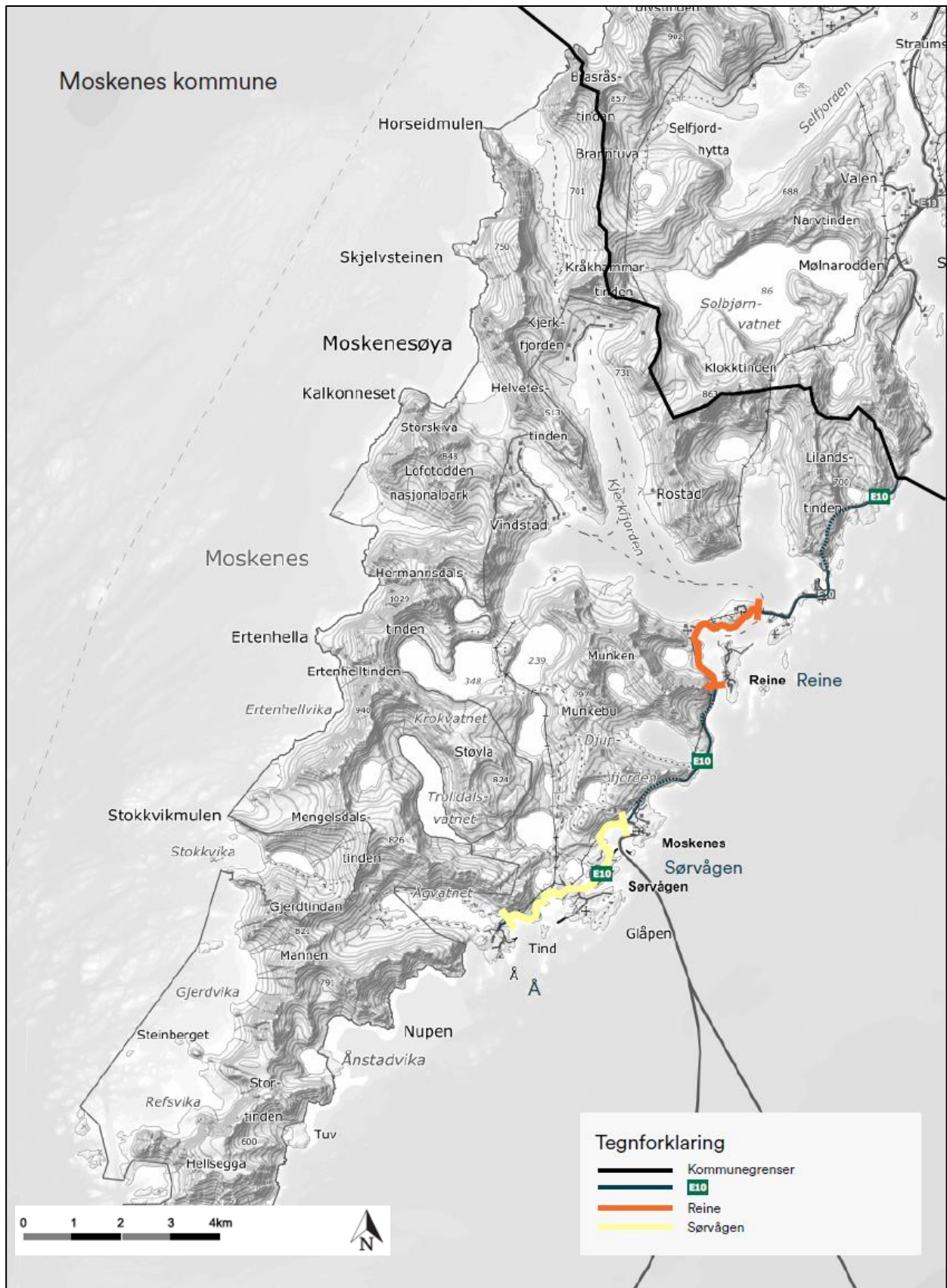
I vedtatt Nasjonal transportplan 2025–2036 ligger Nappstraumen – Å i første seksårsperiode. Under kapittel 12.1.8 Korridor Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes, beskrives at E10 Nappstraumen–Å i Lofoten skal prioriteres for å sikre bedre fremkommelighet i skredutsatte områder. Meldingen beskriver videre at det er et mål å utbedre flest mulig av de kartlagte skredpunktene i middels og høy kategori i løpet av planperioden.

3.2 Tiltak som skal bli regulert

Innenfor strekningen befinner det seg både en rekke særegne verdier, samt utfordringer knyttet til ras og naturfare spesielt.

Etter offentlig ettersyn og høring av planprogrammet har de foreslåtte tiltakene i Moskenes kommune blitt prosjektert og kostnadsberegnet. Gitt økonomisk styringsramme og kompleksitet knyttet til gjennomføring av tiltakene er det gjort følgende vurderinger om hvilke tiltak som skal bli regulert:

- **Reine:** For E10 gjennom Reine vil det bli regulert tiltak for myke trafikanter fra Sakrisøy bru i øst fram til Reinehalsen, som er krysset ned til selve tettstedet (kryss Moskenesveien – Reineveien). Totalt er strekningen på like i underkant av 3 km. Etablering av tiltak for gående og syklende på vegstrekningen er krevende som følge av nærføring til eksisterende bebyggelse og infrastruktur, samt bratt sideterreng på store deler av strekningen. I tiltaket inngår belysning. Endelig omfang og plassering av belysning vil avklares i reguleringsplanfasen.
- **Sørvågen:** For E10 gjennom Sørvågen vil det bli regulert tiltak for myke trafikanter fra kryss ned til fergekai og til Å (for enkelthets skyld kalt Sørvågen). Totalt er strekningen på ca. 4,5 km. Etablering av tiltak for gående og syklende på vegstrekningen er krevende som følge av nærføring til eksisterende bebyggelse og infrastruktur, samt bratt sideterreng på deler av strekningen. I tiltaket inngår belysning. Endelig omfang og plassering av belysning vil avklares i reguleringsplanfasen.
- **Toppøya:** Prosjektets vurdering er å prioritere tiltakene gjennom Reine og Sørvågen, og inkludere eventuell bølgesikring ved Toppøya dersom det viser seg mulig innenfor økonomiske rammer. Dersom tiltaket tas med til videre regulering ved varsel om oppstart, vil tiltaket konsekvensutredes for aktuelle tema avhengig av tiltakets omfang.



Figur 3: Delstrekningene av E10 som skal reguleres i prosjektet.

Etter at tiltakene er avklart gjennom behandlingen av planprogrammet vil Statens vegvesen definere omfanget av planområdene. Planområdene vil også omfatte tilstrekkelig areal til den framtidige anleggsgjennomføringen, og ligge til grunn for oppstart av regulering, etter vedtatt planprogram.

3.2.1 Landskapsbilde

Moskenes kommune ligger hovedsakelig i underregion 31.2 Vest-Lofotens innerside, i NIJOS' Beskrivelse av Norges 45 landskapsregioner. Denne region er karakterisert ved ekstrem tindefjell- og botntopografi, så kraftig gjennomskåret av fjorder og sund at landflikene så vidt henger sammen. Fjellene står rett i havet. Lofotveggen er et ikon kjent langt ut over landets grenser. Oppe i tindelandskapene ligger små og dype botntjern omgitt av steile fjell, mens mer moderate hei- og smådaler har vann med lav senkning og flatere strandbredder.

Regionen er betydelig kulturpåvirket og har en jevn bosetting av gårder og fiskevær. Særlig om landskapet ved Reine og Andøya: E10 «hopper» fra øy til øy mellom Reinevågen og Hella, forbundet med flere små bruer. Dette gir et spennende innblikk i bomiljøet, karakteristiske fiskevær og fortøyde fiskerbåter. Inn imellom åpner seg et fantastisk skue inn over den mektige Kjerkfjorden og de bratte fjellveggene, som utgjør dette storskalalandskapet. Mot øst ses den kraftfulle Vestfjorden.

Området har stort konfliktpotensial. Reine og Kjerkfjorden representerer noe av det mest fotograferte landskapet i Lofoten. Andøya ligger sentralt mellom fjord og hav, og fremstår harmonisk med smale veier, småhusbebyggelse og havner. Fjorden er spesielt sårbar for større inngrep på Andøyas nesten uberørte nordside. En moderne veg, spesielt på nordsiden, gir store inngrep som vil endre (ferringe) karakteren i fjordlandskapet. Kunnskapsgrunlaget vurderes til å være tilstrekkelig.

3.2.2 Friluftsliv/ by- og bygdeliv

Moskenes kommune har et bratt tindelandskap med en smal landstripe langs kysten. De bratte fjellene er oppdelt av en rekke botner/vann, og stinettet går i stor grad langs vann eller opp bratte fjellsider. Det er gode og varierte turmuligheter på Moskenesøya, og turen fra Sørvågen til DNT-hytta Munkebu er en mye brukt rute. Fjellrutene har startpunkt i tettstedene Å, Sørvågen og Moskenesvågen. Fra den store p-plassen ved enden av E10 i Å er det sti rundt Ågvatnet og mulig å gå til Stor-Andstabben. For beboerne i Sørvågen er områdene rundt Tindsvatnet og Sørvågvatnet og arealene på sørsiden av bebyggelsen viktige nærturområder. Her er det lysløype. I Reine er Reinevatnet, Andøya og Olenilsøya viktige nærturområder. Her er arealet i strandsonen i stor grad bebygd, og nærturterrenget begrenses av havet og bratte fjellsider. Reinebringen er et svært populært turmål som er

tilrettelagt med steintrapp. Det er parkeringsutfordringer knyttet til dette turmålet og mange går langs E10 frem til stien. Der E10 krysser straumer er det populært å fiske fra vegen.

3.2.3 Naturmangfold

Lofotodden nasjonalpark ble opprettet i 2018 og dekker det meste av den ytre og vestre delen av Moskenes kommune. E10 er nærmest nasjonalparken ved Å og Tind (ca. 500 meter). Ingen planlagte tiltak med E10 berører verneområdet. For øvrig er de store naturverdiene knyttet til de nære sjøområdene med store skjellsandforekomster og pollsystemer, samt et rikt mangfold av sjøfugl. Å-vassdraget og Tindsvassdraget har bestand av sjørørret og sjørøye.

Sørvågsvassdraget og Åvassdraget er gjennom St.prp. nr. 118 (1991–92) Verneplan IV for vassdrag gitt varig vern. E10 ligger i Sørvågen og Å innenfor verneplanene.

3.2.4 Kulturarv

Langs sjøen i Moskenes kommune ligger det et spesielt verdifullt rorbummiljø som strekker seg fra Hamnøy over Reine, Sørvågen, Tind og til Å, en strekning på ca. 15 km. Hamnøya er et levende fiskevær hvor opprinnelig bygningsmasse, som stammer fra sent 1800-tall til tidlig 1900-tall, i stor grad er tatt i bruk av dagens næringsaktører. På Olenilsøy vest for Hamnøy ligger et krigsminnemiljø fra andre verdenskrig. Reine lå under gården Moskenes til slutten av 1700-tallet, da stedet ble utskilt og fikk kommunens første væreier med gjestgiverbevilgning. Stedet vokste raskt og ble utover 1800-tallet kommunens største fiskevær. Bygningsmiljøet på stedet gjenspeiler denne historien. Sørvågen ligger under gården Besselvåg (av samisk «pissel», som betyr «et sted man trives og blir værende»), en av kommunens eldste og største gårder. Her ligger flere avgrensede bygningsmiljøer som omfatter fiskeværrets telehistorie og opprinnelige elementer fra eldre fiskeværersbebyggelse. Tind består av et intakt bygningsmiljø fra slutten av 1800-tallet, som fremstår som opprinnelig. Tind er i mindre grad preget av turismetilknytning enn f.eks. Å. På Å ligger et spesielt variert bygningsmiljø med en tidsdybde som strekker seg fra sent 1700-tall til tidlig 1900-tall. Miljøet drives som museum og turistanlegg, og er formelt vernet gjennom plan- og bygningsloven.

Enkelte steder i kommunen og langs dagens veg ligger automatisk fredete bosetningsspor fra førreformatorisk tid. Spesielt nevneverdig er Seljevika ved stedet Moskenes, hvor det ligger et kulturmiljø som bl.a. består av seks hustuffer fra steinalder, tre gravrøyser fra jernalder og en samisk gammetuft.

På den i dag ubebodde Lofotodden ligger en rekke kulturverdier. I løpet av 1950–51 ble Lofotodden og Yttersida tømt for folk. Her ligger i dag viktige kulturlandskap som forteller om denne fraflyttingen. Disse kulturlandskapene har ofte stor tidsdybde, og kan omfatte bosetningsspor fra middelalder, jernalder og steinalder, i tillegg til fra nyere tid.

3.2.5 Naturressurser

Moskenes har lite landbruksareal, og det er heller ikke registrert vesentlige andre landbaserte naturressurser som vil bli berørt av tiltak på E10.

3.2.6 Fareområder

Store deler av E10 gjennom Moskenes er skredutsatt.

3.2.7 Karbonrike arealer

Det er lite karbonrike arealer i planområdet. Det er noe skog med middels bonitet ved Ramsvika, og noe skog og myrområder ved Moskenes.

3.3 Målsetting for planarbeidet

Toppmålene for Statens vegvesen er sammenfallende med målene i Nasjonal transportplan 2025–2036 og skal bidra til et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.

Målene er definert som:

- Mer for pengene
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde
- Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Disse overordnede målene er styrende for alle prosjekt.

3.3.1 Samfunns mål

Samfunns målet fra KVVU er videreført og vil gjelde for delprosjektet E10 Nappstraumen – Å.

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

3.3.2 Effektmål

Effektmålene er knyttet til samfunns målet og uttrykker de konkrete virkningene for brukerne som bidrar til å oppfylle samfunns målet. KVVU definerte effektmål knyttet til reisetid, robusthet og tilknytning til naboregionene. Effektmålene for reisetid ble rangert etter viktighet. Reisetiden mellom Leknes og Moskenes ble rangert nederst av fire strekninger gjennom Lofoten.

Følgende effektmål, hensyntatt redusert omfang etter kostnads optimalisering, gjelder for E10 gjennom Flakstad og Moskenes kommune:

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

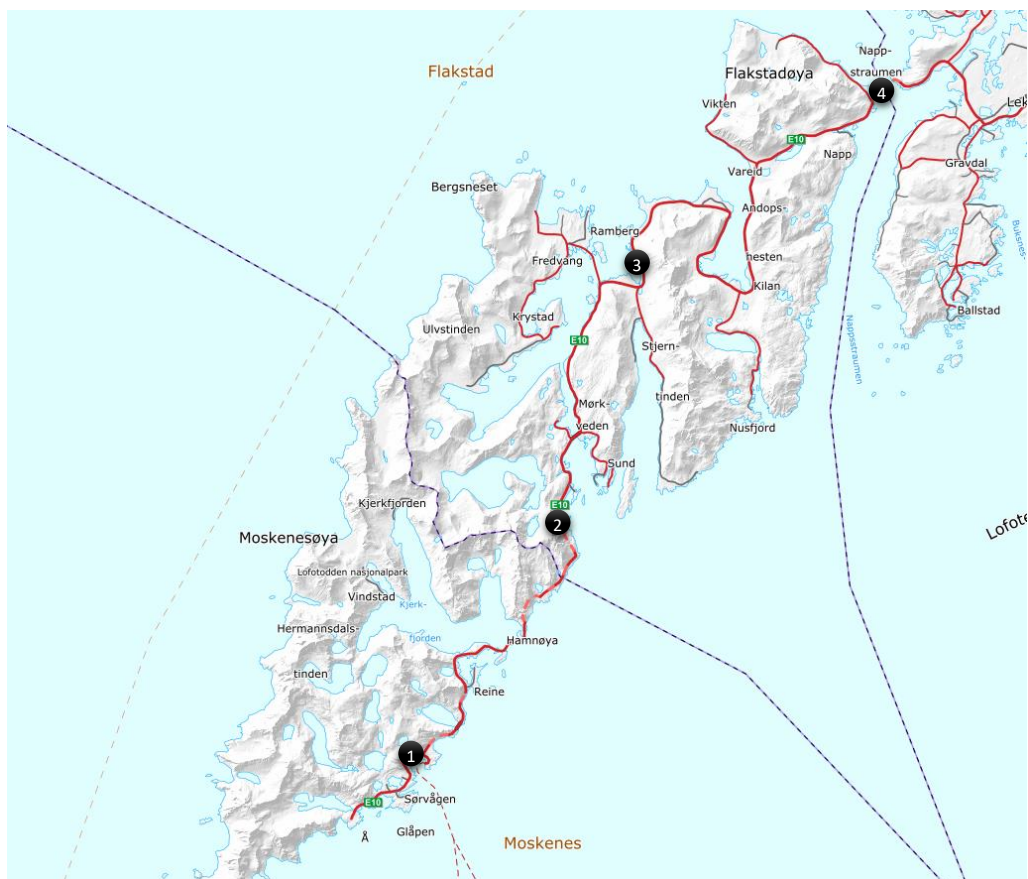
3.4 Valg av vegstandard

Dimensjoneringsklasse for Nappstraumen – Å vil være:

- HØ1 Utbedringsstandard (ÅDT mindre enn 4000, fartsgrense 80 km/t)
- Utbedringsstandard gir hovedsakelig vegbredde 6,5m
- For alternativet med bru og fylling over Flakstadpollen brukes 7,5m vegbredde
- Tunneler skal utformes med tunnelprofil T9,5

3.4.1 Transportanalyse/trafikkutvikling

Trafikktallene er basert på tellepunkt langs E10 som vist på kartet på neste side, samt transportmodellberegninger for området.



Nr.	Tellepunkt	ÅDT	Høst	Sommer	Vinter	Vår
1	E10 Moskenes x mot Å	1340	998	2 506	735	1 021
2	FJØSDALEN	1380	798	2 354	506	809
3	E10 Ramberg	1970	1 509	3 318	1 122	1 560
4	NAPPSTRAUMEN TUNNEL	2190	1 771	3 396	1 394	1 786

For framskrevne trafikk tall er det brukt gjeldende fylkesindeks for Nordland fylke. Fylkesindeksen er en årlig vekst på henholdsvis 0.9 %, og 2.0 % for lette og tunge kjøretøy frem til 2030. Etter 2030 er det i fylkesprognosene ikke forventet vekst for lette kjøretøy, og 1.1 % årlig vekst for tunge kjøretøy. I praksis vil dette være avhengig av trafikksammensetningen og andelen tunge over året.

Forventet trafikk i 2030 og 2050 i tellepunktene.

Nr.	Navn	Årsdøgnetrafikk		
		ÅDT 2023	År 2030	År 2050
1	E10 Moskenes mot Å	1 340	1 440	1 500
2	FJØSDALEN	1 380	1 490	1 540
3	E10 Ramberg	1 970	2 120	2 210
4	NAPPSTRAUMEN TUNNEL	2 190	2 360	2 450

4 RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET

I dette kapittelet gis det en oversikt over relevante planer, retningslinjer etc. som inneholder arealpolitiske føringer som vil stå sentralt i utarbeidelsen av detaljreguleringen av E10 gjennom Moskenes.

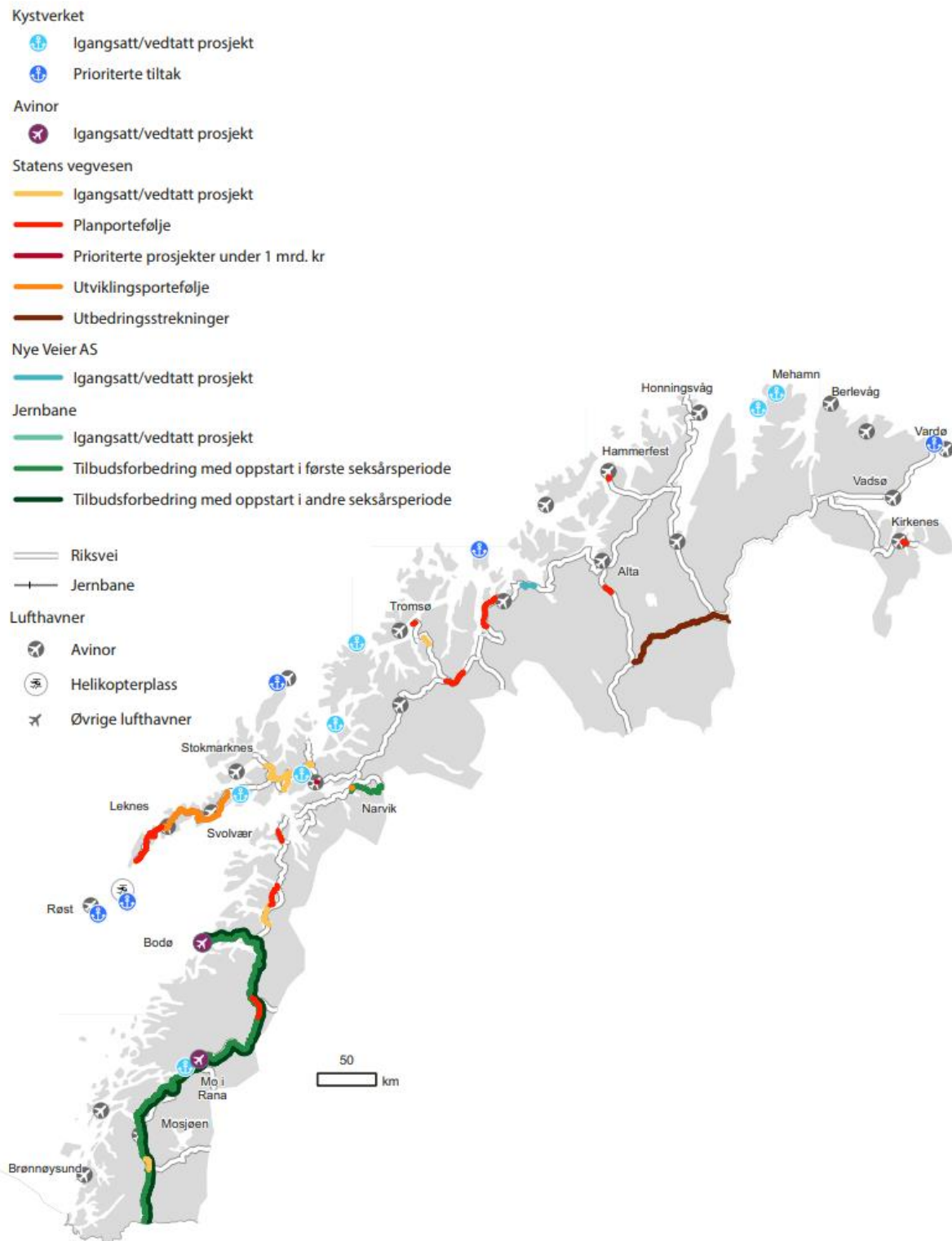
4.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Nasjonale mål og retningslinjer som gjelder for planleggingen er blant annet:

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging gir uttrykk for regjeringens forventninger til planleggingen
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barns og unges interesser i planleggingen (1995)
- Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag (1994)

4.2 Nasjonal transportplan

I vedtatt Nasjonal transportplan 2025–2036 ligger Nappstraumen – Å i første seksårsperiode. Under kapittel 12.1.8 Korridor Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes, beskrives at E10 Nappstraumen–Å i Lofoten skal prioriteres for å sikre bedre fremkommelighet i skredutsatte områder. Meldingen beskriver videre at det er et mål å utbedre flest mulig av de kartlagte skredpunktene i middels og høy kategori i løpet av planperioden.



Figur 4: Store samferdselsprosjekter i nordre del av Nord-Norge.

4.3 Regionale føringer

Nordland fylkeskommune har utarbeidet en rekke overordnede planer for hele regionen, som også inkluderer Lofoten. Planene vil være retningsgivende for det videre arbeidet i området.

- Fylkesplan for Nordland 2013 – 2025
- Regional plan for vannforvaltning i Nordland og Jan Mayen vannregion 2022 – 2027
- Regional plan for klima og miljø – grønn omstilling i Nordland 2021 – 2030
- Regional transportplan 2022 – 2033
- Kilder til livskvalitet – Regional folkehelseplan Nordland 2018 – 2025

4.4 Planstatus for området

I kommuneplanens arealdel fra er planstrekningen i all hovedsak satt av til LNFR områder (landbruk, natur, friluftsliv og reindrift). Store deler er dessuten avsatt med hensynssone for skredfare.

Planen berører en rekke reguleringsplaner, herunder spesielt eldre reguleringsplaner for ulike boligfelt som har påkoblet atkomst til E10. Berørte planer er:

- Andøy Vest (03.07.1979)
- Andøy Vest N3 (sist revidert 25.11.2021)
- Breiland Nord-vest (12.07.1994)
- Fiskeværet Å (10.09.1992)
- Moskenesvågen (29.05.1989)
- Munkhauan (26.6.1979)
- Myran (06.07.1990)
- Svinneset (28.06.1989)
- Sørvågen sentrum (sist revidert 07.06.11)

5 UTREDNINGSTEMA OG PROBLEMSTILLINGER

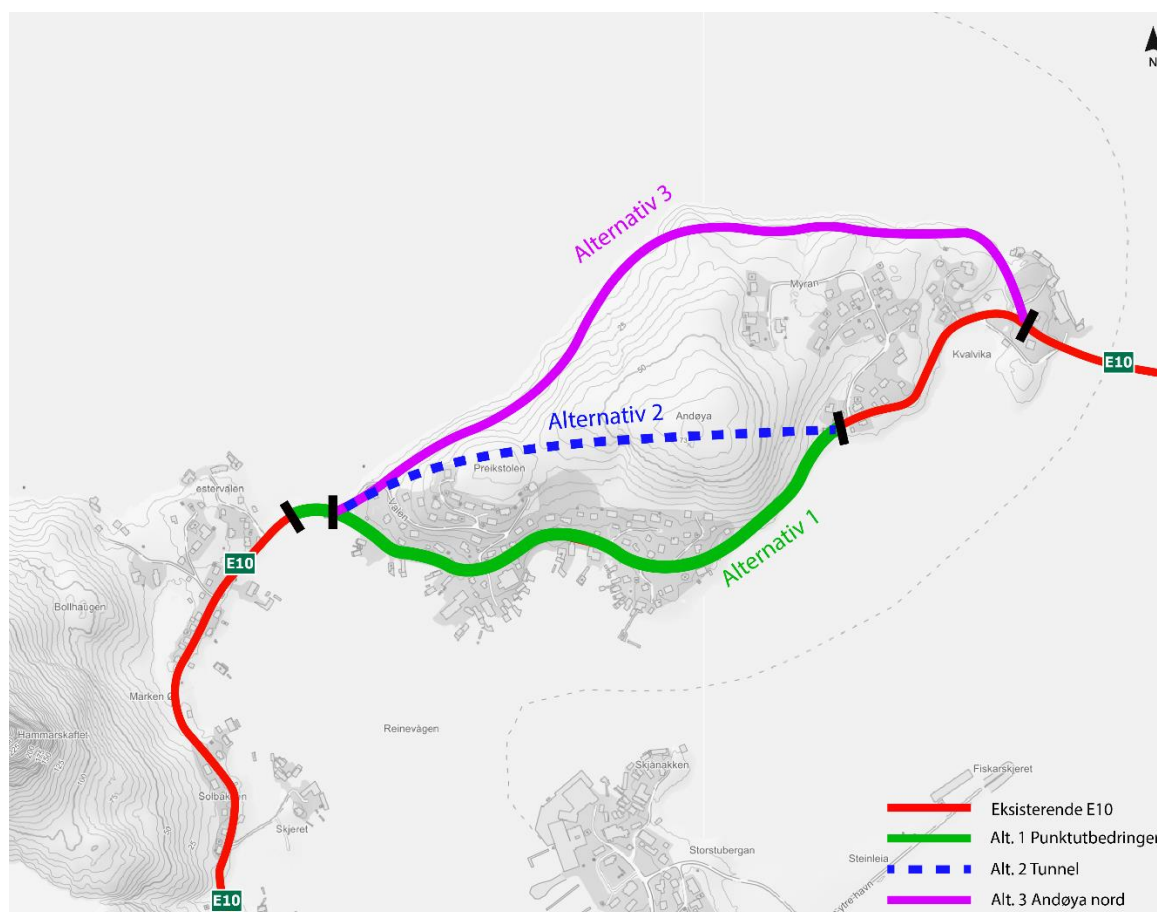
Det er kun tema som antas å ha beslutningsrelevans som utredes i planarbeidet. Det skilles mellom tema som skal utredes etter metodikk for konsekvensutredning (KU) jf. kapittel 5.2, og tema som skal utredes i planbeskrivelsens kapittel «Virkninger av planforslaget».

5.1 Utredede alternativer i en tidligere fase av prosjektet

Statens vegvesen har utarbeidet et forprosjekt for E10 gjennom Lofoten basert på vedtatt KVVU og midler som er bevilget.

I forprosjektet ble det vurdert tre alternative vegtraséer over Andøya på Reine:

- Alternativ 1 innebærer at det skal gjøres punktvisse utbedringer av vegen gjennom Reine, uten betydelig vegomlegginger.
- Alternativ 2 var forslag om tunnel gjennom Andøya, fra Kvalvika i øst til Valen i vest.
- Alternativ 3 var en vei i dagen som i stor grad fulgte strandsonen på nordsiden av øya.



Figur 5: Vurderte alternativer i forprosjektet.

Forprosjektet med kostnadsberegninger konkluderer med at alternativene tunnel og omlegging på nordsiden siles bort, til fordel for alternativet med punktvisse utbedringer. På Reine skal det bygges ny bru over Valen, mens det gjennom Søravågen skal etableres sammenhengende gang- og sykkelveg eller fortau.

0 – Alternativet

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

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

5.2 Utstrekningen av de ulike tiltakene

Etter offentlig ettersyn og høring av planprogrammet har de foreslåtte tiltakene i Moskenes kommune blitt prosjektert og kostnadsberegnet. Gitt økonomisk styringsramme og kompleksitet knyttet til gjennomføring av tiltakene er det gjort følgende vurderinger om hvilke tiltak som skal bli regulert:

- **Reine:** For E10 gjennom Reine vil det bli regulert tiltak for myke trafikanter fra Sakrisøy bru i øst fram Reinehalsen, som er krysset ned til selve tettstedet (kryss Moskenesveien – Reineveien).
- **Sørvågen:** For E10 gjennom Sørvågen vil det bli regulert tiltak for myke trafikanter fra kryss ned til fergekai og til Å (for enkelthets skyld kalt Sørvågen).
- **Toppøya:** Prosjektets vurdering er å prioritere tiltakene gjennom Reine og Sørvågen, og inkludere eventuell bølgesikring ved Toppøya dersom det viser seg mulig innenfor økonomiske rammer.

Det vises til kapittel 3.2 for ytterligere beskrivelse av tiltakene.

Styringsmålet for strekningen E10 Nappstraumen – Å er fastsatt av Samferdselsdepartementet til 1 540 mill. 2023-kroner. Statens vegvesen vil søke om justert styringsmål, men utfallet av søknaden er usikkert. Om søknaden ikke blir godkjent vil det være behov for å tilpasse tiltakene til gjeldene ramme.

5.3 Konsekvensutredninger

Reguleringsplanene faller inn under krav om konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven på grunn av investeringskostnadens størrelse (KU-forskriftens § 6b).

En konsekvensutredning skal ifølge forskriften om konsekvensutredninger inneholde en vurdering av behovet for, og eventuelle forslag til:

- Nærmere undersøkelser før gjennomføring av planene
- Undersøkelser og tiltak med sikte på å klargjøre de faktiske virkninger av gjennomføringen.

Formålet med konsekvensutredningen er å få fram de vesentligste konsekvenser prosjektet vil medføre med hensyn til miljø, naturressurser og samfunn, slik at disse legges til grunn for vedtaket av reguleringsplanene.

Det er såkalt ikke-prissatte konsekvenser som foreslås utredet etter denne metodikken. Temaene som foreslås konsekvensutredet er utpekt fordi det er kjent eller sannsynlig at byggingen kan få vesentlig virkninger.

5.3.1 Friluftsliv/by- og bygdeliv

Fagtema friluftsliv/by- og bygdeliv belyser tiltakets virkninger for brukerne av utredningsområdet. Temaet omfatter alle områder som har betydning for allmennhetens mulighet til å drive friluftsliv som helsefremmende og trivselsskapende aktivitet i nærmiljøet og i naturen ellers.

Begrepene by- og bygdeliv understreker at friluftsliv i byer og tettsteder er inkludert i analysen. Påvirkning av støy på bruken av friluftsliv- og uteområder tas med under tema friluftsliv/by- og bygdeliv.

Vurderingen skal belyse om tiltaket svekker eller bedrer de fysiske forholdene for trivsel, samvær og fysisk aktivitet i uteområdene. Tiltakets virkninger for barn og unge skal belyses og vurderes spesielt.

Det skal redegjøres for endringer/påvirkninger i forhold til ferdselslinjer og målpunkt som er viktige for beboere i de berørte områdene. Evt. endret bruk av lokalvegsystemet og tilbudet for gående og syklende skal inngå i vurderingene. Det skal i planleggingen legges vekt på avbøtende evt. kompensierende tiltak knyttet til barriereeffekten av ny veg.

Konfliktpotensial

Mulighetene for friluftsliv er store, men de bratte fjellsidene og den smale landstripen gjør at det kan oppstå konflikter på arealene som benyttes til nærturer/lek i de bebygde områdene.

Det er begrenset med parkeringsmuligheter til populære utfartsområder som for eksempel Reinebringen, og dette skaper allerede utfordringer for trafikken på E10.

Kunnskapsgrunnlaget vurderes å være tilstrekkelig.

5.3.2 Naturmangfold

Temaet naturmangfold omhandler bl.a. naturtyper og artsforekomster som har betydning for dyrs og planters levede grunnlag, samt spesielle geologiske elementer. Begrepet naturmangfold omfatter alle forekomster på landjorda, i ferskvann, brakkvann og saltvann, og biologisk mangfold knyttet til disse.

Naturmangfold skal utredes med vekt på naturtyper, landskapsøkologiske trekk og arter på norsk rødliste for arter 2021 med truethetskategori nær truet (NT) og sjeldnere (VU, EN og CR). Det skal samles tilstrekkelig informasjon til å oppfylle naturmangfoldlovens §8 om kunnskap, både med tanke på verdier og inngrepets påvirkning. På grunn av svært lite beslag av urørt naturareal anses det ikke å være behov for ny kartlegging av naturtyper etter NiN-systemet.

Med tanke på aktuelle tiltak på E10 anses eksisterende kunnskapsgrunnlag som tilstrekkelig ved innhenting av siste opplysninger med tanke på fugl i berørt område

Det skal redegjøres for hvordan de miljørettslige prinsippene for offentlig beslutningstaking i §§ 8–12 i naturmangfoldloven er vurdert og fulgt opp. Anleggsperioden skal omtales. Mulige avbøtende eller kompenserende tiltak, samt eventuelt behov for oppfølgende undersøkelser skal foreslås.

Kunnskap innhentes ved:

- Gjennomgang av eksisterende kunnskap (i databaser, hos forvaltningsmyndigheter etc.)
- Befaringer
- Kontakt med lokalforening av Birdlife Norge (Tidligere Norsk Ornitologisk Forening).

Retningslinjer som gir føringer for utredning og planlegging:

- Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven)
- Den europeiske landskapskonvensjonen
- Krav i NTP med tanke på klima og miljø EUs Vannrammedirektiv og Vannforvaltningsforskriften
- Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag (1994)

Konfliktpotensial

Så lenge en kan unngå store utfyllinger i grunne sjøområder og ikke forverrer mulighetene for oppgang av fisk i de to anadrome elvene vil konfliktpotensialet være lavt.

5.3.3 Landskapsbilde

Fagtema landskapsbilde omhandler landskapets romlige og visuelle egenskaper og hvordan landskapet oppleves som fysisk form. Landskapsbilde omfatter alle omgivelsene, fra bylandskap til uberørt naturlandskap. Temaet tar for seg både hvordan tiltaket er tilpasset landskapet sett fra omgivelsene.

Formålet med analysen er å frambringe kunnskap om verdifulle områder og belyse konsekvenser av vegbyggingen. I tillegg til selve veganlegget med sideterreng, fyllinger, skjæringer og konstruksjoner, omfatter det områder for deponering av overskuddsmasser.

Kategorier for registreringer kan være:

- Topografiske hovedformer, og romlige egenskaper
- Naturskapte visuelle egenskaper og nøkkelementer
- Menneskeskapte visuelle egenskaper og nøkkelementer
- Vegetasjon

Innen utredningsområdet lages et kart med en grovinndeling i delområder, med utgangspunkt i aktuelle landskapstyper. Det gjøres en vurdering av landskapets karakter og en vurdering av verdi. Deretter skal tiltakets påvirkning av og konsekvens for delområdene utredes. Kunnskap innhentes blant annet ved:

- Gjennomgang av eksisterende kunnskap fra databaser, rapporter og planer etc.
- Datasett fra NiN Landskap
- Befaring av området.

Reiseopplevelse inngår også i vurderingen av landskapsbilde.

Konfliktpotensial

Området har stort konfliktpotensial. Reine og Kjerkfjorden representerer noe av det mest fotograferte landskapet i Lofoten. Andøya ligger sentralt mellom fjord og hav, og fremstår harmonisk med smale veier, småhusbebyggelse og havner. Fjorden er spesielt sårbar for større inngrep på Andøyas nesten uberørte nordside. En moderne veg, spesielt på nordsiden, gir store inngrep som vil endre (forringe) karakteren i fjordlandskapet.

Kunnskapsgrunnlaget vurderes til å være tilstrekkelig.

5.3.4 Kulturarv

Fagtema kulturarv omfatter spor etter menneskers virksomhet gjennom historien knyttet til kulturminner, kulturmiljøer og kulturhistoriske landskap. Kulturminner omfatter automatisk fredete kulturminner og nyere tids kulturminner.

Kulturminner er i kulturminneloven definert som alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Begrepet kulturmiljøer er definert som områder hvor kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng. Automatisk fredete kulturminner omfatter arkeologiske og faste kulturminner fra før 1537, samiske kulturminner eldre enn 100 år, og alle erklærte stående byggverk med opprinnelse fra før 1650, jr. lov om kulturminner § 4.

Formålet med analysen er å få kunnskap om verdifulle områder og belyse konsekvensene av utbyggingen. Eksisterende datagrunnlag om kulturminner innen planområdet er ikke stort. Statens vegvesen vil avklare behov og bestille undersøkelser etter kulturminnelovens § 9 (undersøkelsesplikten) hos kulturminnemyndighetene (Nordland fylkeskommune og Sametinget).

Konfliktpotensial

Rorbumiljøet fra Hamnøya til Å ligger nær dagens veg og det er følgelig potensielle konflikter ved breddeutvidelse og kurvaturutbedring av vegen.

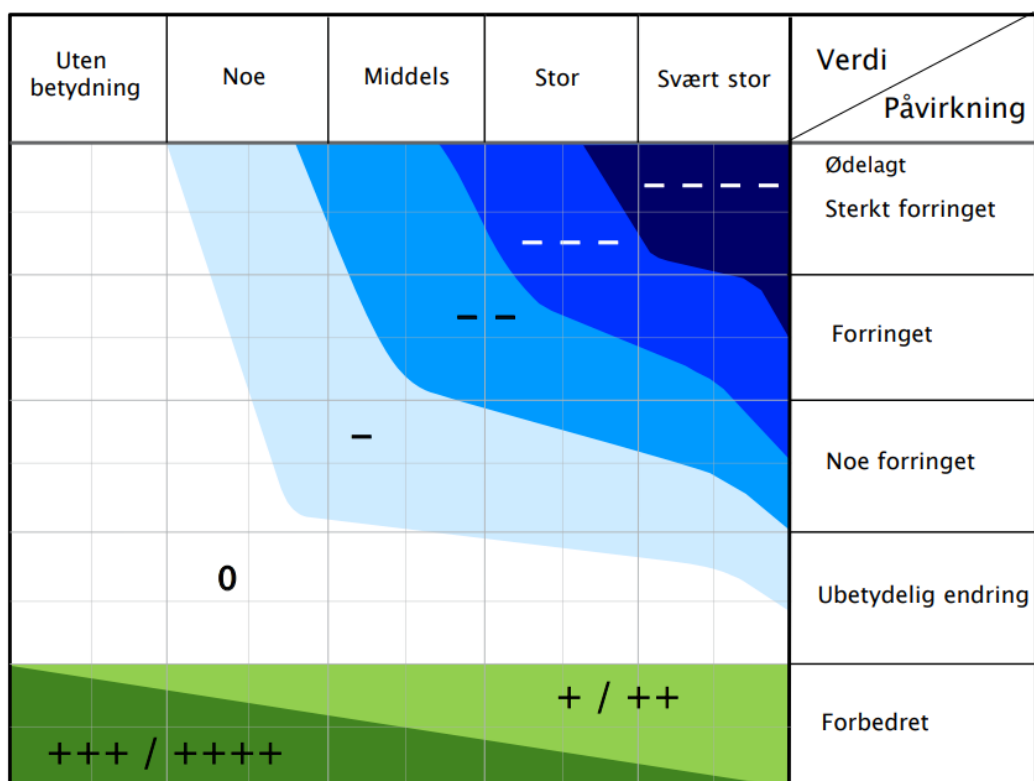
5.4 Metode

Følgende ikke- prissatte tema skal utredes:

- Landskapsbilde
- Friluftsliv/by- og bygdeliv
- Naturmangfold
- Kulturarv

Som utgangspunkt benyttes standard metode for konsekvensanalyse definert i Statens vegvesens håndbok V712.

Konsekvensgraden for hvert delområde kommer frem ved å sammenstille vurderingene av verdi og påvirkning, Dette gjøres etter konsekvensvifta i figuren på neste side. I denne matrisen utgjør verdiskalaen x-aksen, og vurdering av påvirkning finnes på y-aksen. Skalaen for konsekvens går fra minus 4 til 4 pluss. De negative konsekvensgradene er knyttet til en verdiøringelse av et delområde, mens de positive konsekvensgradene forutsetter en verdiøkning etter at tiltaket er realisert.



Figur 6: Figuren viser konsekvensvifta (kilde: Statens Vegvesen. Håndbok V712)

Samlet vurdering

Sammenstilling. Til slutt sammenstilles alle konsekvenser i en samlet vurdering. Her vil også tema som bearbejdes i «Virkninger av planforslaget» inngå i helhetsvurderingen.

Eventuelle avbøtende tiltak vurderes og foreslås.

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

Figur 7: Tabellen viser skala og veiledning for konsekvensvurderinger av delområder (kilde: Statens Vegvesen. Håndbok V712)

5.5 Prissatte konsekvenser

5.5.1 Samfunnsøkonomisk nytte

De prissatte konsekvensene skal vurderes samlet i en nytte-/kostnadsanalyse. Nytte-/kostnadsanalyse er en beregning av den nytte og de kostnader, målt i kroner, som et tiltak gir opphav til. Det teoretiske grunnlaget for nytte-/kostnadsanalysen er beskrevet i handbok 140. I nytte-/kostnadsanalysen veies kostnader forbundet med tiltaket opp mot de nyttevirkinger det samme tiltaket gir.

Nytte-/kostnadsanalysen gjennomføres med bruk av beregningsprogrammet EFFEKT.

Det skal utarbeides kostnadsoverslag for samtlige tiltak. Utarbeidelse og kvalitetssikring av kostnadsoverslag skal skje i henhold til «håndbok R764: Anslagsmetoden, utarbeidelse av kostnadsoverslag». Ved utarbeidelse av kostnadsoverslag vil det bli satt ned en kostnadsgruppe internt i Vegvesenet som skal bestå av flere personer med faglig kompetanse på de felt de ulike alternativene vil omfatte. Det er utviklet et eget dataprogram, ANSLAG, som verktøy for beregningene.

Kostnadsberegningen skal på detaljreguleringsplannivå ha en nøyaktighet på +/- 10 %. Følgende vil bli utredet:

Trafikant og transportbrukernytte

- Tidskostnader
- Kjøretøyavhengige kostnader
- Ulempekostnader i fergesamband
- Helsevirkning av økt gang- og sykkeltrafikk
- Utrygghetsfølelse for gående og syklende

Operatørnytte

- Kollektivselskaper
- Parkeringselskaper
- Bompengeselskaper
- Andre private aktører

Budsjettvirkning for det offentlige

- Investeringskostnader
- Drifts- og vedlikeholdskostnader
- Overføringer
- Skatteinntekter
- Ulykkeskostnader
- Støy og luftforurensing
- Klimagassutslipp

Klimagassutslipp

I beregningene av prissatte konsekvenser gjøres prissettingen av klimagassutslipp i EFFEKT. De største komponentene i beregningene er biltrafikk og arealbeslag. I tillegg til beregningene i EFFEKT vil det utarbeides et eget klimagassbudsjett.

5.6. Tema som skal behandles i planbeskrivelsen

I tillegg til de særskilte utredningstemaer som er beskrevet i kapittel 5.3 og 5.5 er det behov for en nærmere vurdering og beskrivelse av en rekke andre problemstillinger. Disse temaene vil ikke bli underlagt en konsekvensutredning, men drøftet og ivaretatt gjennom utarbeidelse av planbeskrivelsen. For noen av disse vil det utarbeides egne fagrapporter.

5.6.1 Risiko og sårbarhet

Risiko- og sårbarhetsanalyse gjøres som en del av reguleringsplanarbeidet. Sentrale tema er blant annet skred og skredsikring, trafikksikkerhet, grunnforhold, flom og eventuelt andre naturfenomener, forurensning og støy. I analysen inngår hvordan havnivåendringer vil påvirke risikoen for stormflo.

5.6.2 Grunnforhold

Det skal blant annet foretas geotekniske grunnundersøkelser i planområdet. Forhold som gjelder geoteknikk, geologi og hydrologi blir undersøkt og beskrevet.

5.6.3 Støy og luft

Utredning og ivaretagelse av støy skal gjøres med grunnlag i T-1442/2021 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging. Det skal også gå frem hvilke eiendommer som skal gis tilbud om lokale skjerming/fasadetiltak, og hvilke kriterier som skal gjelde for tilbud om slike tiltak. Støyforholdene ved tunnelportaler skal vies spesiell oppmerksomhet.

Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520/2012 skal legges til grunn for vurdering av lokal luftkvalitet. Luftkvaliteten rundt tunnelen skal vies spesiell oppmerksomhet og eventuelle avbøtende tiltak vurderes.

5.6.4 Naturressurs – landbruk og øvrige

Eventuelle konsekvenser for jordbruk og skogbruk utredes i planbeskrivelsen. Det er ikke kjent om det er andre naturressurser som blir berørt av tiltaket.

5.6.5 Trafikksikkerhet, trafikale virkninger og framkommelighet

Det skal redegjøres for dagens trafikksituasjon og endringer som følge av tiltaket. Trafikksikkerhetsanalyse gjennomføres som egen prosess.

5.6.6 Klimagassutslipp

Som en del av konsekvensutredningen iht. V712 skal det lages et klimagassbudsjett for alle alternativer basert på beregningsresultater fra EFFEKT. Det er kun de direkte klimagassutslippene fra EFFEKT-beregningen som er prissatt, derfor skal det totale klimagassutslippet presenteres i planbeskrivelsen. Dette klimagassbudsjettet skal inkludere klimagassutslipp fra materialproduksjon, utbyggingsaktivitet, drift og vedlikehold, arealbruksendringer og endring i trafikk. Det skal i tillegg utarbeides et klimagassbudsjett ved å benytte den seneste versjonen av VegLCA iht. miljøstyringssystemet i divisjon Utbygging.

5.6.7 Andre aktuelle tema

Et utvalg av aktuelle temaer som behandles i planbeskrivelsen:

- Grunnerverv og erstatning.
- Massehåndtering, deponiområder, midlertidige rigg- og anleggsområder.
- Trafikkavvikling i anleggsperioden.
- Faktorer som påvirker ytre miljø; og sikkerhet, helse og arbeidsmiljø i byggefasen.
- Hvordan det er tatt hensyn til framtidige klimaendringer, og tiltakets påvirkning på energibehov.

6 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

6.1 Planprosess

Planen fremmes som en detaljreguleringsplan med tilhørende konsekvensutredning for tiltaket. Statens vegvesen er tiltakshaver og har ansvar for å utarbeide forslag til planprogram og forslag til reguleringsplaner.

Planprogrammet skal redegjøre for hvilke forhold som vil bli utredet og belyst i planforslaget. Forslag til planprogram er sendt på høring til berørte myndigheter og interesseorganisasjoner og lagt ut til offentlig ettersyn. Frist for uttalelse til planprogram er minst 6 uker.

Etter høringen av planprogrammet er innspill og merknader til planprogrammet oppsummert og vurdert av Statens vegvesen (vedlegg 1). Merknader og justert planforslag er oversendt til Moskenes kommune for fastsetting.

Fastsatt planprogram og vedtak i Moskenes kommune gir føringer for det videre planarbeidet. Det vil da varsles oppstart av planarbeid med konkrete planområder tilknyttet tiltak og ev. behov for massedeponi og massetak.

Statens vegvesen vil utarbeide konsekvensutredning i tråd med planprogrammet. Konsekvensutredningen skal være tilpasset plannivået og være relevant i forhold til de beslutninger som skal tas. Planforslagene med konsekvensutredning skal beskrive virkninger av tiltaket for miljøet og samfunnet. For reguleringsplan skal virkninger av planen som helhet inngå i vurdering av konsekvensene.

Når forslag til reguleringsplaner med konsekvensutredning er utarbeidet skal det legges ut til offentlig ettersyn, med frist for uttalelse minimum i 6 uker. Statens vegvesen oppsummerer innkomne uttalelser og foretar eventuelle justeringer av planforslagene før det oversendes til Moskenes kommune for sluttbehandling og vedtak i kommunestyret.

Det tas sikte på å legge forslag til reguleringsplan og konsekvensutredning ut til offentlig ettersyn høsten 2025 og at planen kan vedtas i 2026.

6.2 Gjennomføring og framdrift

Statens vegvesen har ei prosjektgruppe under ledelse av prosjektleder, som har ansvar for utarbeidelse av planen. Prosjektgruppa består av medarbeidere fra Statens vegvesen med fagkompetanse innen en rekke fagområder. Eksterne konsulenter blir benyttet i de tilfeller at vegvesenet mangler kapasitet eller kompetanse. Moskenes kommune har utnevnt en kontaktperson, som vil bli representert enten i prosjektgruppa eller på annen måte trukket inn i planprosessen.

Det er satt opp følgende veiledende tidsplan for planprosessen fram til ferdig vedtatt reguleringsplan:



Grunnerverv, prosjektering og utarbeidelse av konkurransegrunnlag for anbudsutlysning vil starte opp etter at reguleringsplanene er fullført. Føringer i vedtatte reguleringsplaner danner grunnlaget for dette arbeidet.

6.3 Medvirkning

Planprogrammet og regelverket for konsekvensutredninger sikrer at man i plansaker får en bred medvirkning i hele planprosessen. Gjennom høring av planprogrammet gis det anledning til å påvirke både hvilke spørsmål som er viktige og som bør utredes, og den videre saksgang hvor det endelige planforslaget med tilhørende konsekvensutredning skal behandles.

Statens vegvesen har som tiltakshaver hovedansvaret for utarbeidelsen av reguleringsplanene og vil sammen med kommunen stå for informasjon om planarbeidet. Gjennom informasjon og tilrettelegging for engasjement ønsker en å oppnå lokal medvirkning i planarbeidet. Det er et mål at barns og unges interesser spesielt skal kartlegges og ivaretas.

Det legges opp til følgende arenaer for informasjon og medvirkning i planprosessen:

- Ved varsel om oppstart inviteres alle til å gi innspill til planarbeidet og planprogrammet
- Åpne informasjonsmøter arrangeres ved varsel om oppstart og ved utlegging av planforslag til høring og offentlig ettersyn. Målgruppe er grunneiere, andre privatpersoner, næringsliv, lokale organisasjoner og interessenter for øvrig
- Møter og dialog med øvrige myndigheter, og med berørte grunneiere og andre interessenter ved behov gjennom hele planprosessen
- Involvering av lokalkjente og interessenter i forbindelse med konsekvensutredninger
- Møter med berørte grunneiere og interessenter avholdes ved behov i høringsperioden
- Informasjon om prosjektet og aktuelle dokumenter legges fortløpende ut på prosjektets nettside <https://www.vegvesen.no/Europaveg/e10lofoten>
- Informasjon om prosjektet legges ut på kommunens nettsider
- Ved oppstart og offentlig ettersyn er utskrift av dokumentene tilgjengelig på kommunehuset på Reine

7 VEDLEGG

Vedlegg	Navn	Datert
Vedlegg 1	Merknadsbehandling E10 Moskenes kommune	13.12.24
Vedlegg 2	Sammenstilling merknader Moskenes	13.12.24



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag