

E10/rv. 85/rv. 83 Hålogalandsvegen

STATLIG REGULERINGSPLAN

Delrapport E10 LAKSÅ – BOGEN SENTRUM

Parsell 16

EVENES KOMMUNE

TEKNISKE DATA

Nasjonal arealplan-ID: NO20161

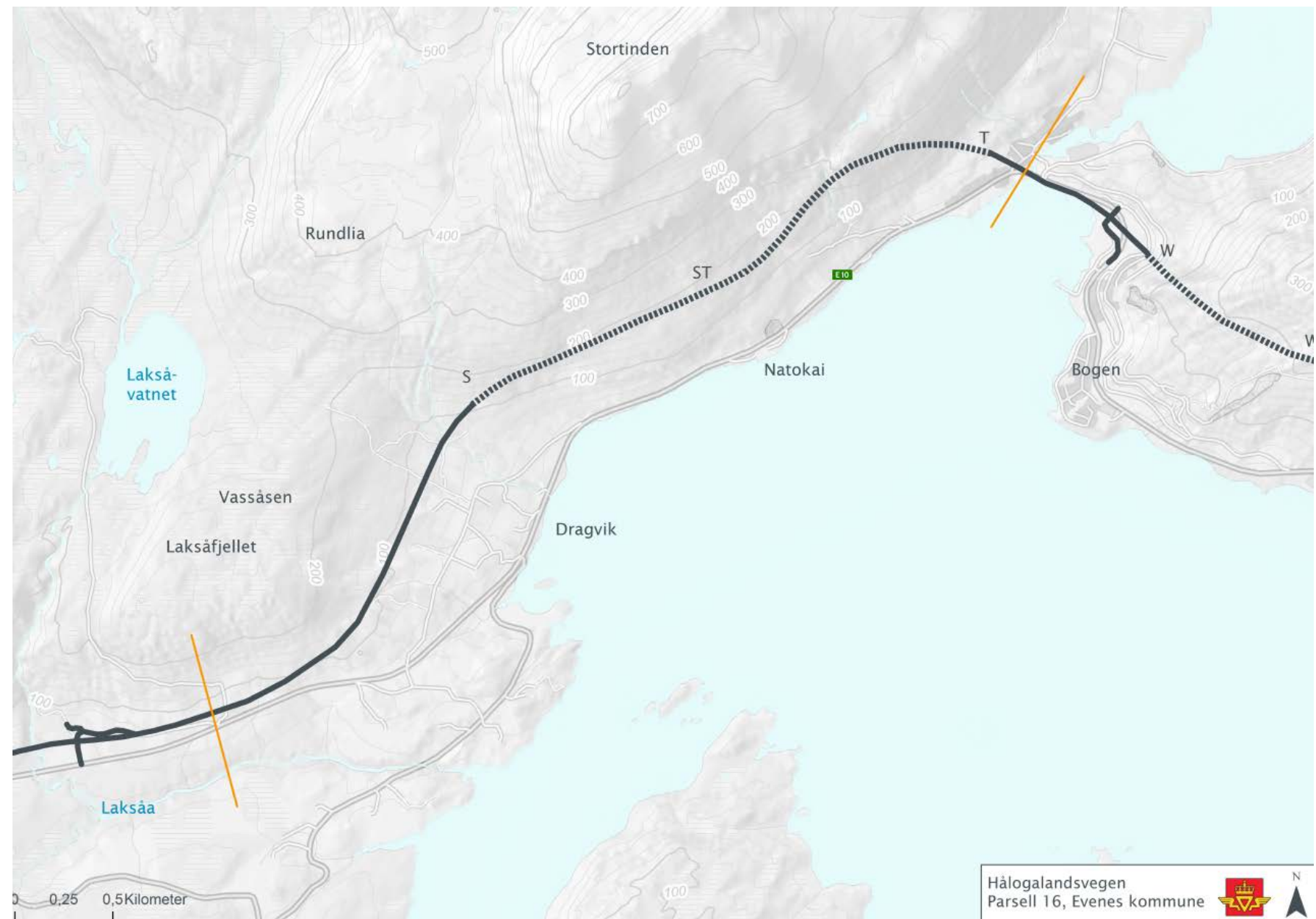
Fra profil: 9970–15500

Dimensjoneringsklasse: H3/H1

Fartsgrense: 90km/t for H3, 60km/t for H1

Trafikkgrunnlag (ÅDT): 3000

Region nord
Harstad kontorsted
Vedtatt av kommunal- og moderniseringsdepartementet
Dato: 20.07.2017



Innhold	
Forord.....	1
1 Innledning	2
2 Bakgrunn for planforslaget	2
2.1 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering	3
2.2 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning	3
3 Planprosess og medvirkning.....	3
4 Rammer og premisser for planarbeidet	3
5 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet	4
5.1 Beliggenhet.....	4
5.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk	4
5.3 Trafikkforhold	4
5.4 Teknisk infrastruktur	4
5.5 Landskapsbilde/bybilde.....	4
5.6 Nærmiljø/friluftsliv	5
5.7 Naturmangfold	5
5.8 Kulturmiljø	5
5.9 Naturressurser	6
5.10 Grunnforhold.....	7
6 Beskrivelse av forslag til detaljregulering.....	8
6.1 Planlagt arealbruk.....	8
6.2 Tekniske forutsetninger.....	9
6.3 Fravik fra vegnormal	10
6.4 TS-revisjon	10
6.5 Nærmere beskrivelse av planstrekningen	10
7 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger.....	11
7.1 Framkommelighet.....	11
7.2 Tiltak på avlastet veg.....	11
7.3 Avkjørsler og naboer	11
7.4 Byggegrenser.....	12
7.5 Gang- og sykkeltrafikk.....	12
7.6 Barn og unge	12
7.7 Kollektivtrafikk	12
7.8 Landskap/bybilde	12
7.9 Nærmiljø og friluftsliv	12
7.10 Naturmangfold	13
7.11 Kulturmiljø.....	13
7.12 Naturressurser	13
7.13 Støy og vibrasjoner	14
7.15 Grunnforhold.....	15
7.16 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse	15
8 Gjennomføring av forslag til plan.....	15
8.1 Fremdrift og finansiering – utbyggingsrekkefølge	15
8.2 Trafikkavvikling i anleggsperioden	15
8.3 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)– og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen	15
9 Oversikt over innspill i forbindelse med varsel om reguleringsplanstart	16
9.1 Innspill fra Evenes kommune	16
9.2 Innspill fra berørte, Evenes kommune – parsell 16.....	16
10 Grunneierliste	18
11 Vedlegg	19
12 Kildehenvisning delrapporter	19

Forord

E10 Snubba–Gullesfjordbotn (104 km) inngår i en viktig transportkorridor i regionen. Mange strekninger på E10 har vesentlig lavere vegstandard enn det vegnormalene for bygging av ny veg angir. Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3–7 og § 6.4 har Statens vegvesen i samarbeid med Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD), utarbeidet statlig reguleringsplan, detaljreguleringsplan, med konsekvensutredning for E10/rv. 85/rv. 83 Hålogalandsvegen. Planene er utarbeidet på grunnlag av planprogram, fastsatt 10. september 2015.

Strekningen er totalt 159 km og går gjennom Sortland, Kvæfjord, Lødingen, Tjeldsund, Harstad, Skånland og Evenes kommuner. Prosjektet deles opp i 17 planleggingsparseller, men behandles som en helhetlig plan. For hver parsell er det utarbeidet reguleringsplankart, planbeskrivelser og planbestemmelser. Planbeskrivelsene for hver parsell er også sammenstilt i en felles planbeskrivelse. Prosjektet skal bidra til bedre framkommelighet, trafiksikkerhet og gi reduserte miljøulemper.

Denne planen regulerer en strekning på 5.5 km veg i ny trasé nord for dagens E10. Store deler av parsellen går i tunnel mellom Lakså og Bogen. Traseen starter ved Lakså og går frem til Strandelva i Bogen sentrum. Strekningen utgjør parsell 16.



Figur 1: Dragvikbakken elimineres som følge av planforslaget. Kilde: Sweco

1 Innledning

Forslag til reguleringsplan for E10/rv. 85/rv. 83 Hålogalandsvegen ble sendt på høring og var lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 13.12.2016 – 10.02.2017.

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

Planforslaget ble lagt ut på følgende steder:

- Evenes kommune, Rådhuset, Bogen.
- Statens vegvesen, Region nord, Postboks 1403, 8002 BODØ
- Internett: www.vegvesen.no/halogalandsvegen

I forbindelse med offentlig ettersyn og høring av planforslaget ble det januar 2017 gjennomført folkemøte og åpen kontordag i Evenes kommune, Rådhuset.

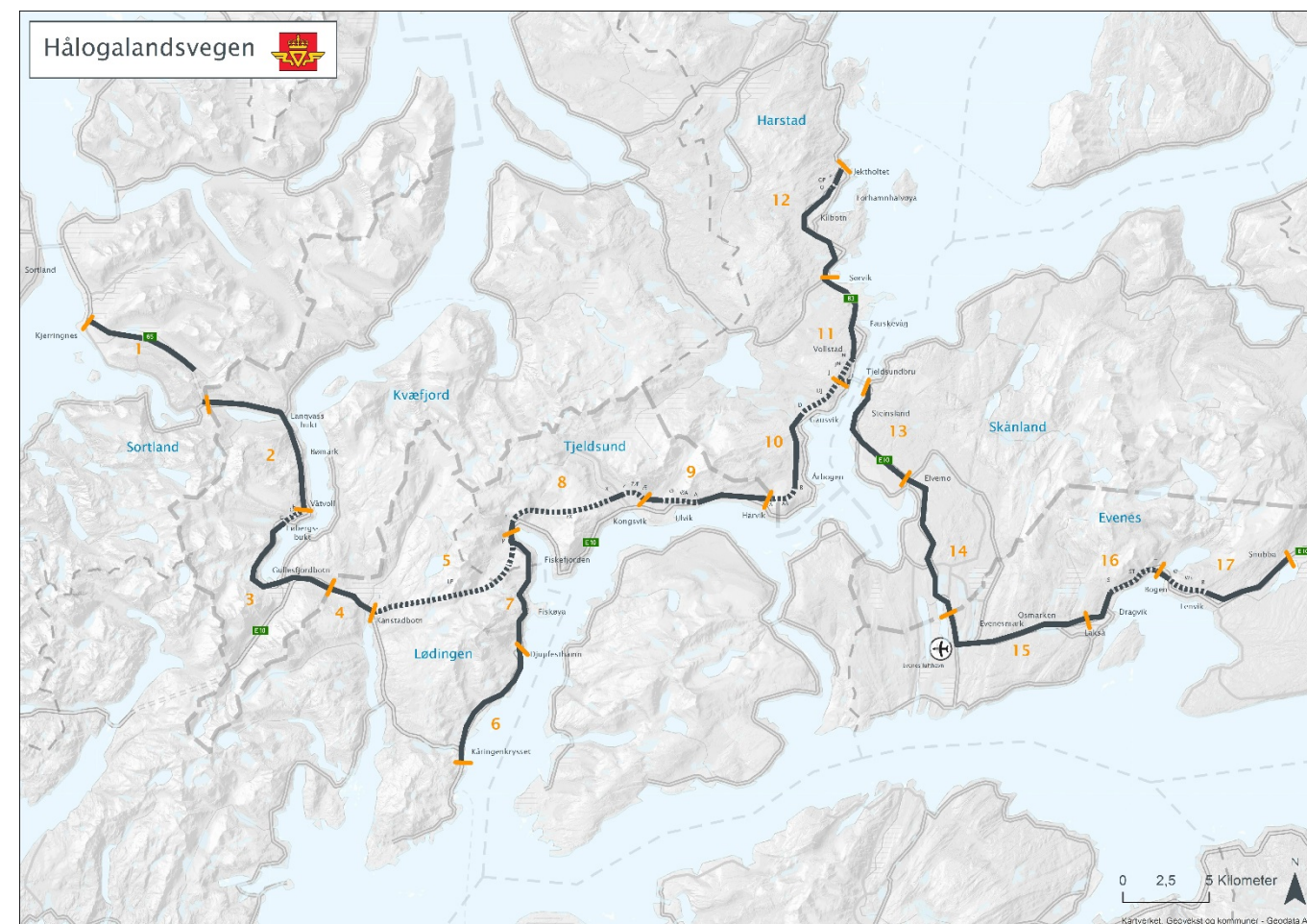
I høringsperioden er det mottatt tilsammen 220 merknader og innspill for hele strekningen Hålogalandsvegen. Statens vegvesen har laget en oppsummering av innkomne merknader. Med utgangspunkt i merknader og innspill er planforslaget justert før oversendelse til Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) for politisk behandling.

Justert planforslag består av følgende deler:

- Plankart, datert 23.09.16, revidert 03.03.17
- Planbestemmelser, datert 28.03.17
- Planbeskrivelse, datert 28.03.17
- Vedlegg: Delrapport, datert 28.03.17
- Merknadsbehandling, datert 28.03.17

2 Bakgrunn for planforslaget

Planområdet ligger i Evenes kommune i Nordland fylke, hvor Bogen er administrasjonssenteret og hvor også kommunen har regionflyplassen Harstad/Narvik lufthavn, Evenes. Parsellen inngår i prosjekt E10/rv. 85/rv. 83 Hålogalandsvegen som parsell 16.



Figur 2: Oversiktskart over Hålogalandsvegen – parsell 16 er strekningen mellom Lakså og Bogen sentrum.

2.1 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for bedre vegstandard, korte ned reisetiden og unngå utløpsområder for stein og snøskred. Det legges til rette for kryssområder for å koble ny og eksisterende veg, utfartsparkering og kollektivknutepunkt.

Positive virkninger av planen for denne parsellen:

- Ny trase gir en god tilkobling til kollektivknutepunkt og framtidig lokalveg (eksisterende E10)
- Ny trase korter inn avstand mellom øst og vest
- Stigning opp Dragvikbakken på dagens E10 elimineres
- Vegen flyttes lengre unna bebyggelse på Dragvik/Lakså

2.2 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Tiltakets størrelse gjør at det må gjennomføres en konsekvensutredning av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser.

3 Planprosess og medvirkning

Statens vegvesen har i samarbeid med kommunene gitt informasjon om planarbeidet, slik at alle parter har hatt mulighet til å få god innsikt i planprosessen og i foreslåtte løsninger og konsekvenser av disse. Det har i løpet av planprosessen i 2015 vært flere anledninger til medvirkning for berørte grunneiere og næringsaktører som vist i sammenstilt planbeskrivelse for Hålogalandsvegen.

2015:

- 09.02 Konsultasjon med Sametinget og reinbeitedistriktene
- 15.01 Befaring med Grovfjord Reinbeitedistrikt
- 23.10 Oppstartsmøte reguleringsplan med Evenes kommune

4 Rammer og premisser for planarbeidet

Planprogram

Planprogram for Hålogalandsvegen ble fastsatt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet 10. september 2015 (Statens vegvesen 2015). I planprogrammet ble det tatt stilling til trasevalg, planprosess og medvirkning og utredningstema og problemstillinger for planarbeidet.

Fylkesplaner for Nordland

I Transportplan Nordland (2013 – 2024) vises det til konseptvalgutredningen for Hålogalandsvegen og transportkorridoren E10/rv. 85 Evenes – Sortland med arm til Harstad. Her anbefaler Statens vegvesen et konsept som innebærer innkorting av Sandtorget–Evenes. Det vises også til Fylkestingets vedtak i sak 47/12 om å støtte et konsept som innebærer en kraftigere innkorting av vegen og reisetiden, med innkorting av både Kanstadbotn–Fiskfjord og Sandtorget–Evenes.

Fylkesplan for Nordland (2013–2025) beskriver ikke prosjekt Hålogalandsvegen.

Kommuneplanens arealdel, Evenes 2007 – 2019

I kommuneplanens arealdel ligger vegtraseen for E10 der den ligger i dag. Det er utarbeidet egen kommunedelplan for Bogen, som også har avsatt eksisterende E10 til vegformål, samt en mulig

framtidig trasé er avsatt på yttersiden av Strand. Dette alternativet medfører at deler eller hele vegen legges på fylling i sjø.

5 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

5.1 Beliggenhet

Parsell 16 inngår som en del av E10 og strekker seg mellom Lakså og Bogen sentrum. Planområdet ligger nord for dagens E10 ved Dragvik og går i fjellsiden frem til Bogen sentrum.

5.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk

Innenfor deler av planområdet inngår flere landbrukseiendommer. I de overliggende arealene over jordbruksområdene finnes det en del skog. Utformingen er hovedsakelig løvskog, men flere granplantefelt finnes. Mellom Storelva og Bogen er det høy bonitet.



Figur 3: Stortinden i øvre venstre billedkant. Bildet viser Natokai sett fra Dragvikområdet mot Bogen. Kilde: Sweco

5.3 Trafikkforhold

Dagens E10 fra Lakså til Bogen har varierende vegbredde mellom 6,3 og 7,3 meter. Fartsgrensen er 80 km/t frem til bebyggelsen vest i Bogen sentrum. Da settes farten ned til 50 km/t.

Gjennomsnittlig passerer det 2700 kjøretøy på denne strekningen hver dag, gjennom hele året. Tungtrafikkandelen er 16 % av dette.

Trafikksikkerhet

Det er registrert 6 ulykker på strekningen mellom 1997 og 2015. Det er registrert én dødsulykke på parsellen mellom 1996 og 2015, samt en i 1992.

5.4 Teknisk infrastruktur

Det er ingen offentlige servicetilbud eller skole i området. Skoleelever tar buss til skolen.

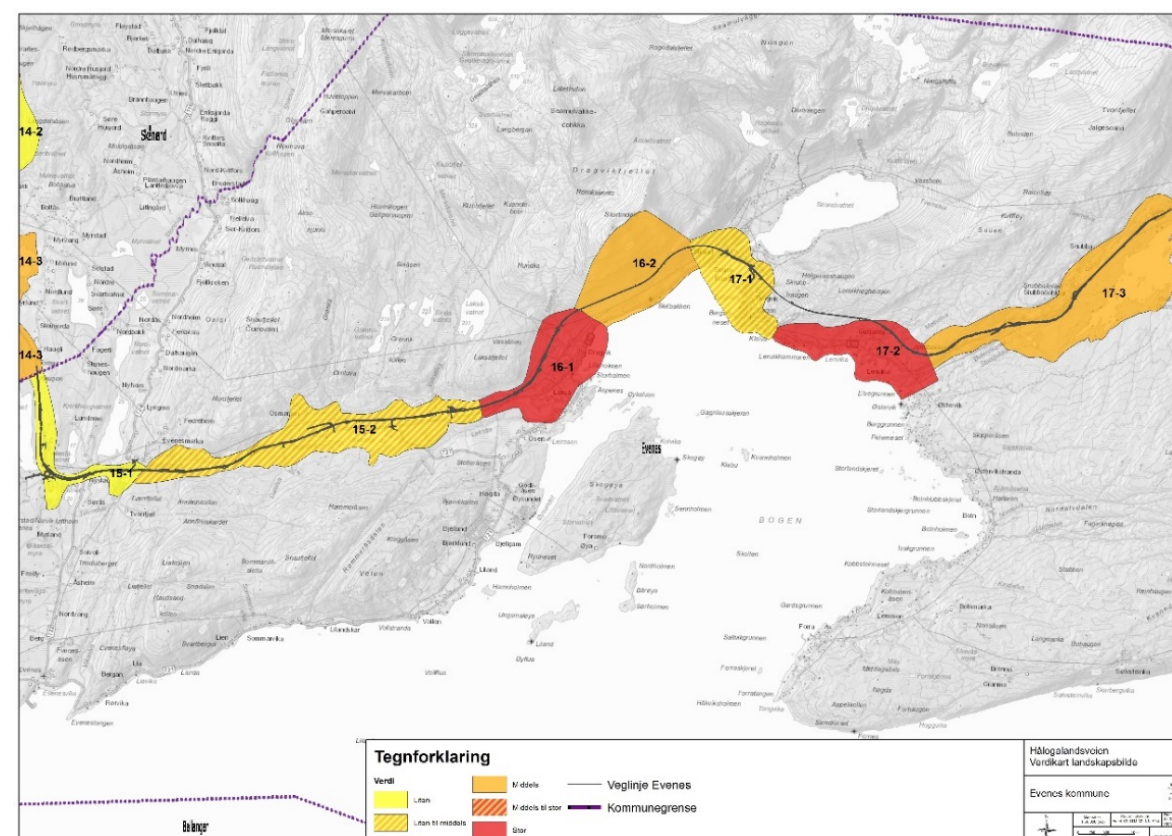
Høyspent

Innenfor planområdet er det flere høyspent overføringslinjer- og forsyningsanlegg tilhørende kabelselskap og Statnett.

5.5 Landskapsbilde/bybilde

Delområde 16-1 Dragvik: Området omkring Dragvik preges av en helhetlig og kontinuerlig småskala forvaltning av jordbruks- og beitemark. Terrenget heller kraftig ned mot en intakt strandsone. Stor verdi.

Delområde 16-2 Slettbakke: Mellom Strand og Slettbakken ligger vegen på fylling i fjorden og skaper et brudd i landoverflaten og demper kontrastvirkningen mellom Stortinden og fjordens horisontale flate. Hele området preges av nærhet til, og utsyn mot Ofotfjorden. Middels verdi.



Figur 4: Verdikart landskapsbilde

5.6 Nærmiljø/friluftsliv

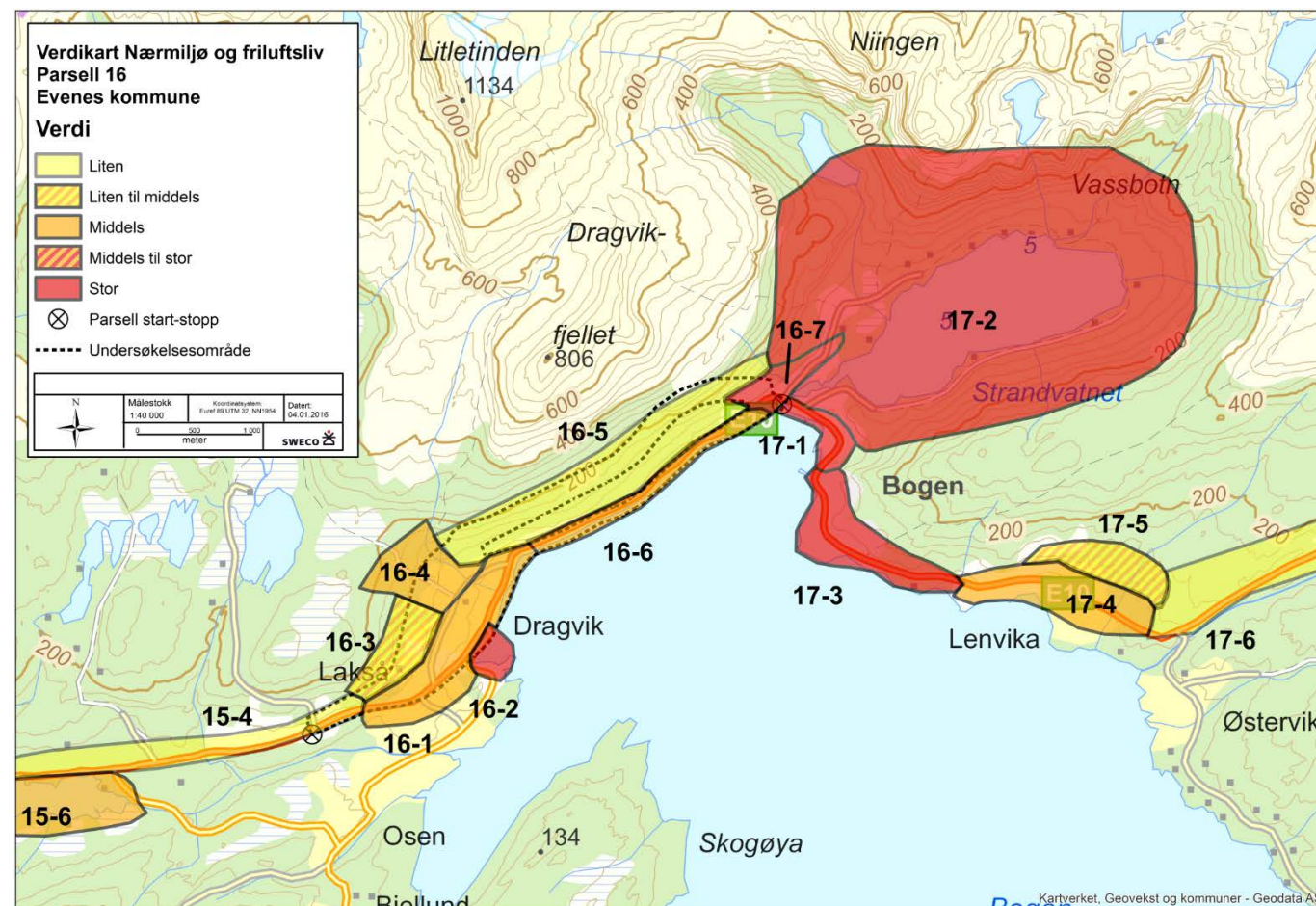
Dragvikosen er et populært utfartsområde, og hele strandlinjen brukes i noen grad til fjæreaktiviteter og turgåing. Bogen er administrasjonssenter i kommunen med fast bosetting og en rekke funksjoner for befolkningen. Området vest for Strandelva brukes som utgangspunkt for turer til attraktive områder.

Delområde 16-3 Lakså nord: Utmarksområde med tilgrensede dyrket mark. Enkelte stier i området og noe bruk, men det er andre mer attraktive nærturområder i nærheten. Liten – middels verdi.

Delområde 16-4 Dragvik nord: Mye brukt utfartsområde for lokale med flere stier i attraktive friluftslivsområder. Middels verdi.

Delområde 16-5: Skog- utmarksområde med lite bebyggelse, og lite brukt til friluftsliv. Området har begrensede kvaliteter for nærmiljø eller friluftsliv. Liten verdi.

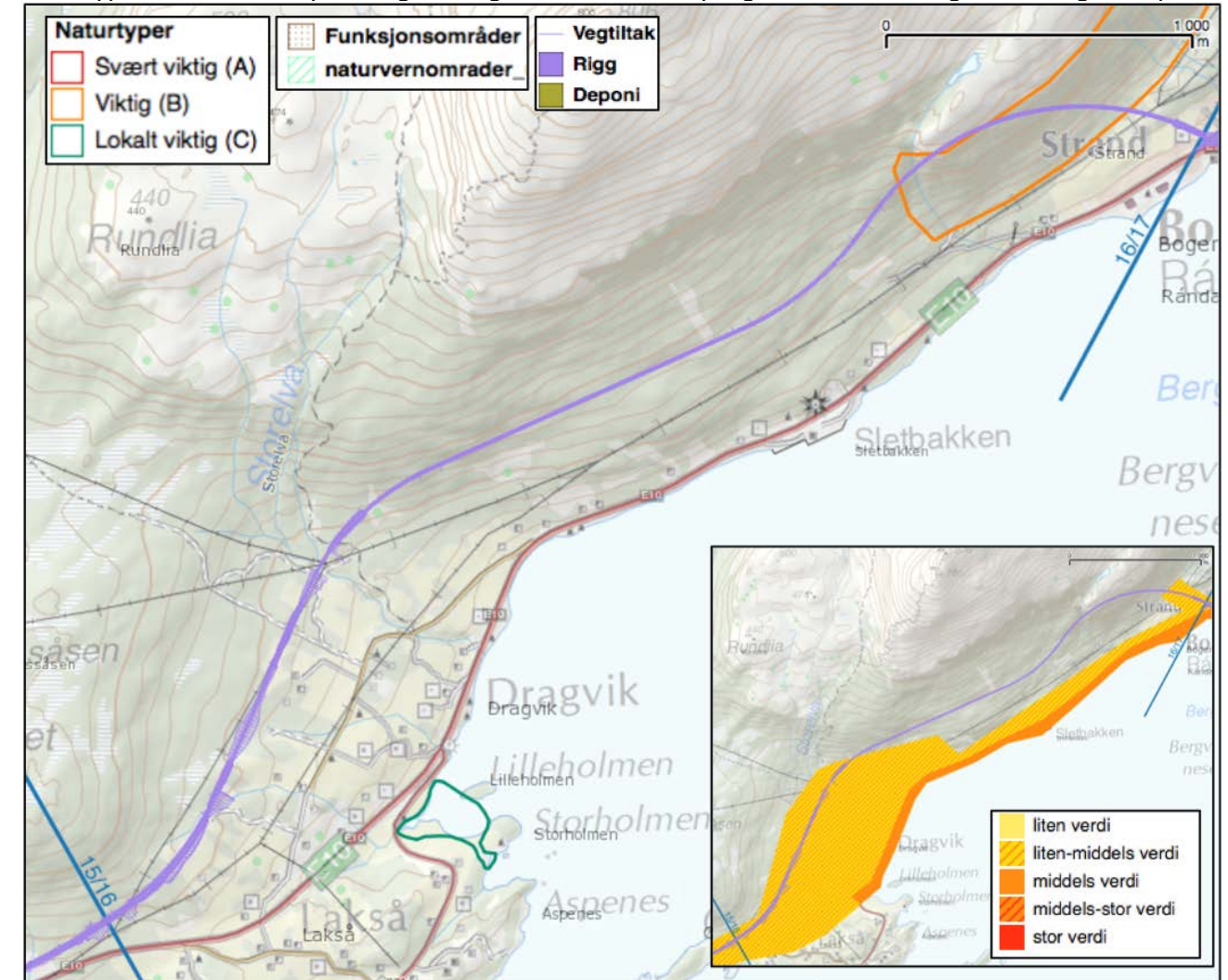
Delområde 16-7: Bogen vest: Vest for elven (dette delområdet) ligger bebyggelse med bolighus, butikk og fjordhotell tett inntil europaveien. Her er også en bensinstasjon med kro, og denne er en viktig møteplass for lokale. Niingveien er gamle Bogen sentrum og viktig for plassens identitet. Stor verdi.



Figur 5: Verdikart nærmiljø og friluftsliv

5.7 Naturmangfold

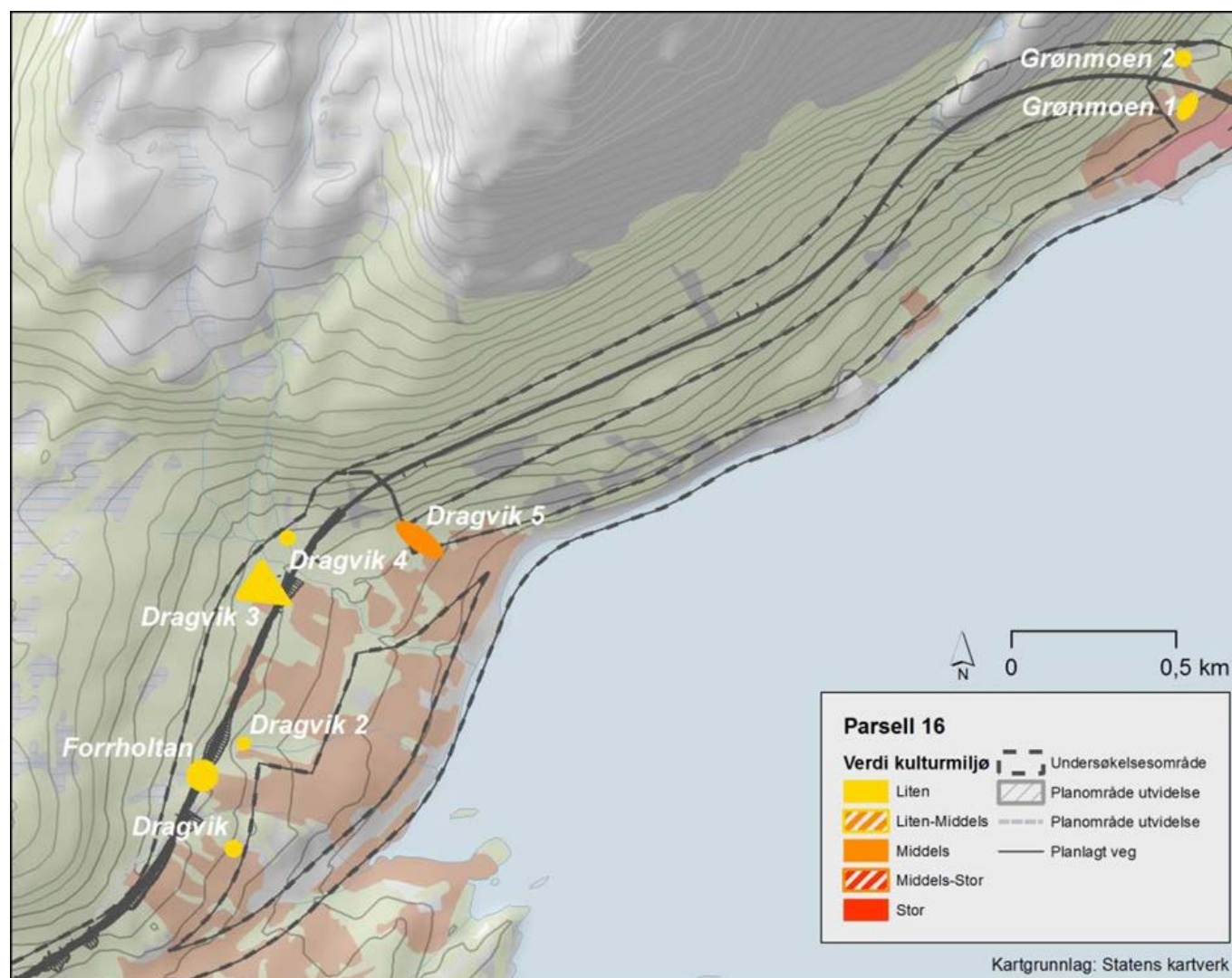
Parsellen ligger i mellomboreal vegetasjonssone med svak påvirkning fra havet. Berggrunnen i området består av marmor med belter av glimmerskifer og glimmergneiser. Det er ikke inndelt noen delområder i parsell 16 da mesteparten av tiltaket her går i tunnel, og det er ikke registrert særlig verdifulle naturtypeområder der ny trase går i dagen. Det er sannsynlig at det er rikt fugleliv i skogene i parsellen.



Figur 6: Oversikt over registrerte naturverdier med tilhørende verdikart for parsell 15 i Evenes. Delområder er avmerket og nummerert i verdikartet.

5.8 Kulturmiljø

Det er funnet grunnlag for å definere åtte kulturmiljø i tilknytning til parsell 16. Kulturmiljøene omfatter bl.a. spor tilknyttet gårdsdrift i området og 2. Verdenskrig. Særlig kan nevnes kulturmiljøet «Dragvik 5» hvor det er registrert flere strukturer som avspeiler den tyske okkupasjonsmaktens tilstedeværelse i området.



Figur 7: Verdikart kulturmiljø

5.9 Naturressurser

Området Lakså/ Dragvik er et stort og viktig jordbruksområdet i Evenes kommune. Innenfor deler av planområdet inngår flere landbrukseiendommer. De fleste av disse er fulldyrket, men det forekommer også noe overflatedyrket jord og areal brukt til innmarksbeite. De fleste jordbruksarealene har god eller svært god jordkvalitet, mens noen få har mindre god kvalitet. I de overliggende arealene over jordbruksområdene finnes det en del skog. Utformingen er hovedsakelig løvskog, men flere granplantefelt finnes.

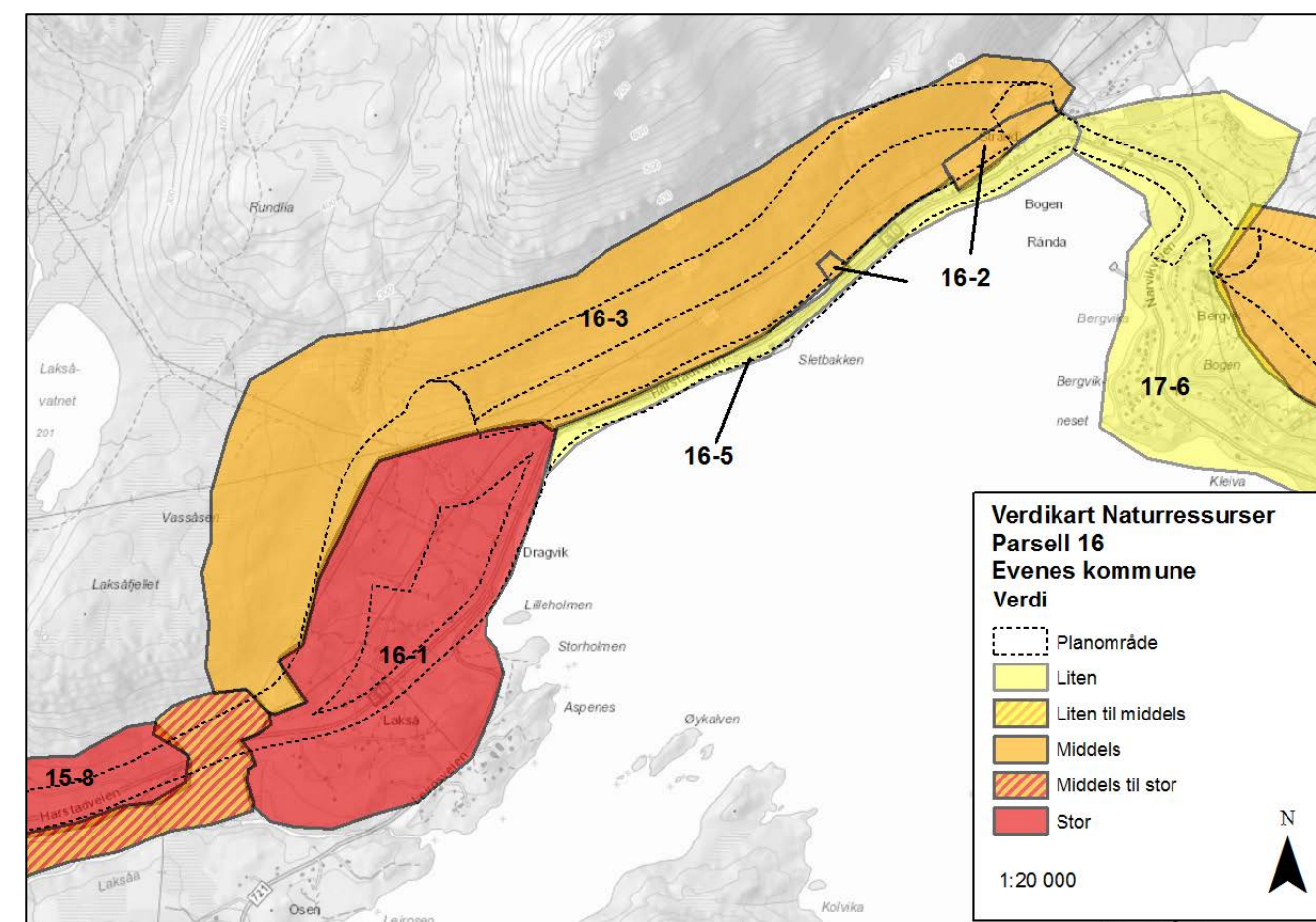
16-1 Jordbruksareal: Hovedsakelig fulldyrket mark. Jordkvaliteten er hovedsakelig god eller svært god. Store areal over 15 daa. Stor verdi.

16-2 Jordbruksareal langs E10 i Bogen: Areal med fulldyrket jord og innmarksbeite i Bogen, ovenfor eksisterende E10. Middels verdi.

16-3 Skogressurser: I planområdet inngår bl.a. skogressurser av middels og høy bonitet. Varierende driftsforhold. Middels verdi.

16-4 Beiteområder: Planområdet ligger innenfor Evenes beitelags beiteområder. Det beiter ca. 3000 sau/lam og 400 storfe på et område tilsvarende ca. 230 km². Beiteområdene er ikke vist i verdikart. Lite n verdi.

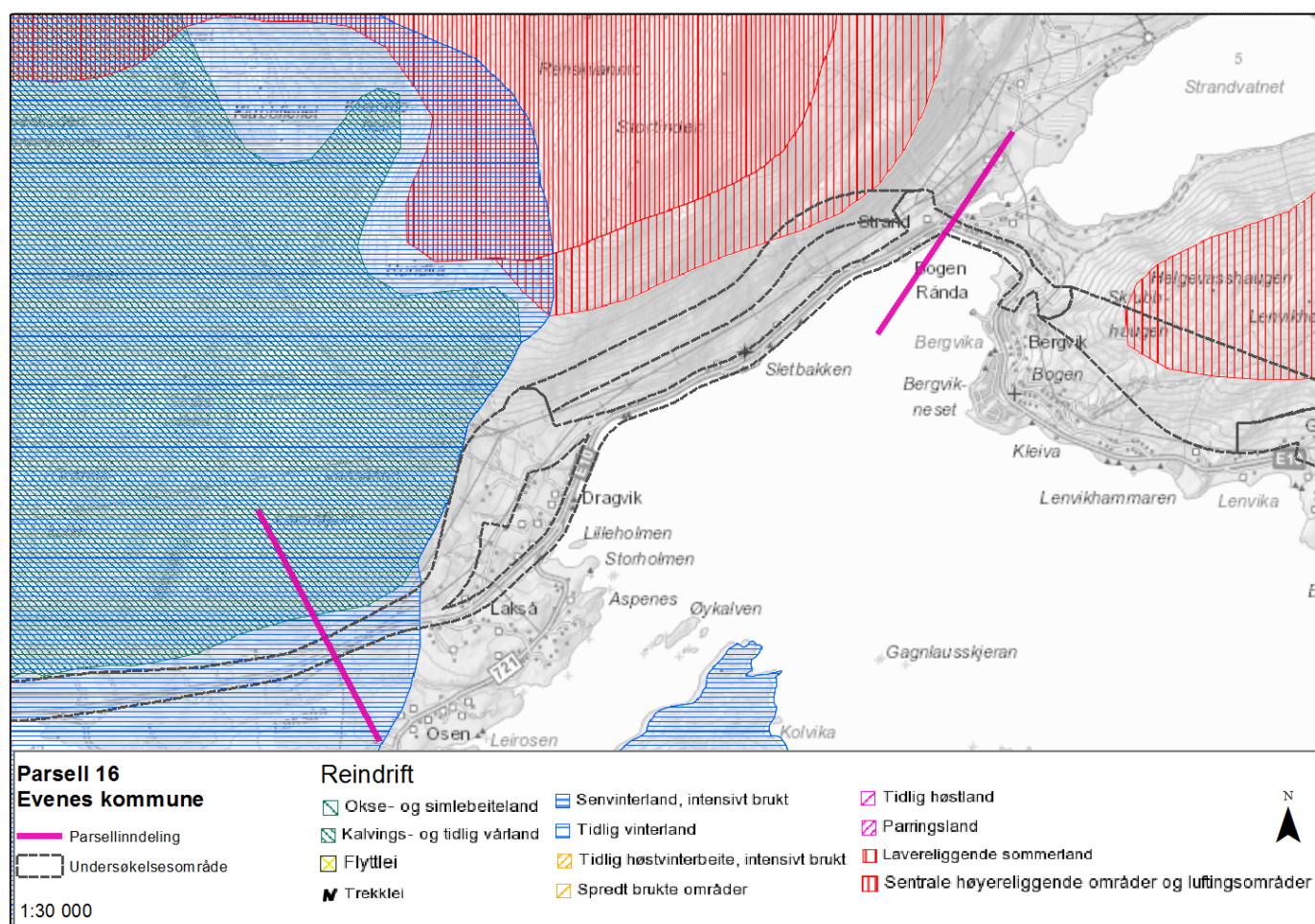
16-5 Infrastruktur og bosetning: Areal med infrastruktur og bosetninger med liten verdi for naturressurser. Enkelte skogressurser inngår, men har liten verdi.



Figur 8: Verdikart for naturressurser

Reindrift

Nord for eksisterende E10 er det registrert vårbeite (kalvings- og vårbeite) og sen vinterbeite på strekningen mellom Lakså og Rundlia/Storelva. Sør for eksisterende E10 er det fore deler av strekningen registrert sen vinterbeite. Det forekommer trekk og flytting av rein langs hele strekningen mellom flyplassområdet til Dragvik. Nord for E10 mellom Dragvik og Bogen, rundt Dragvikfjellet er det registrert sommerbeiter, både lavereliggende og sentrale høyereliggende områder og luftingsområder. Området rundt Bogen har begrenset bruk som beite for rein.



Figur 9: Verdikart reindrift

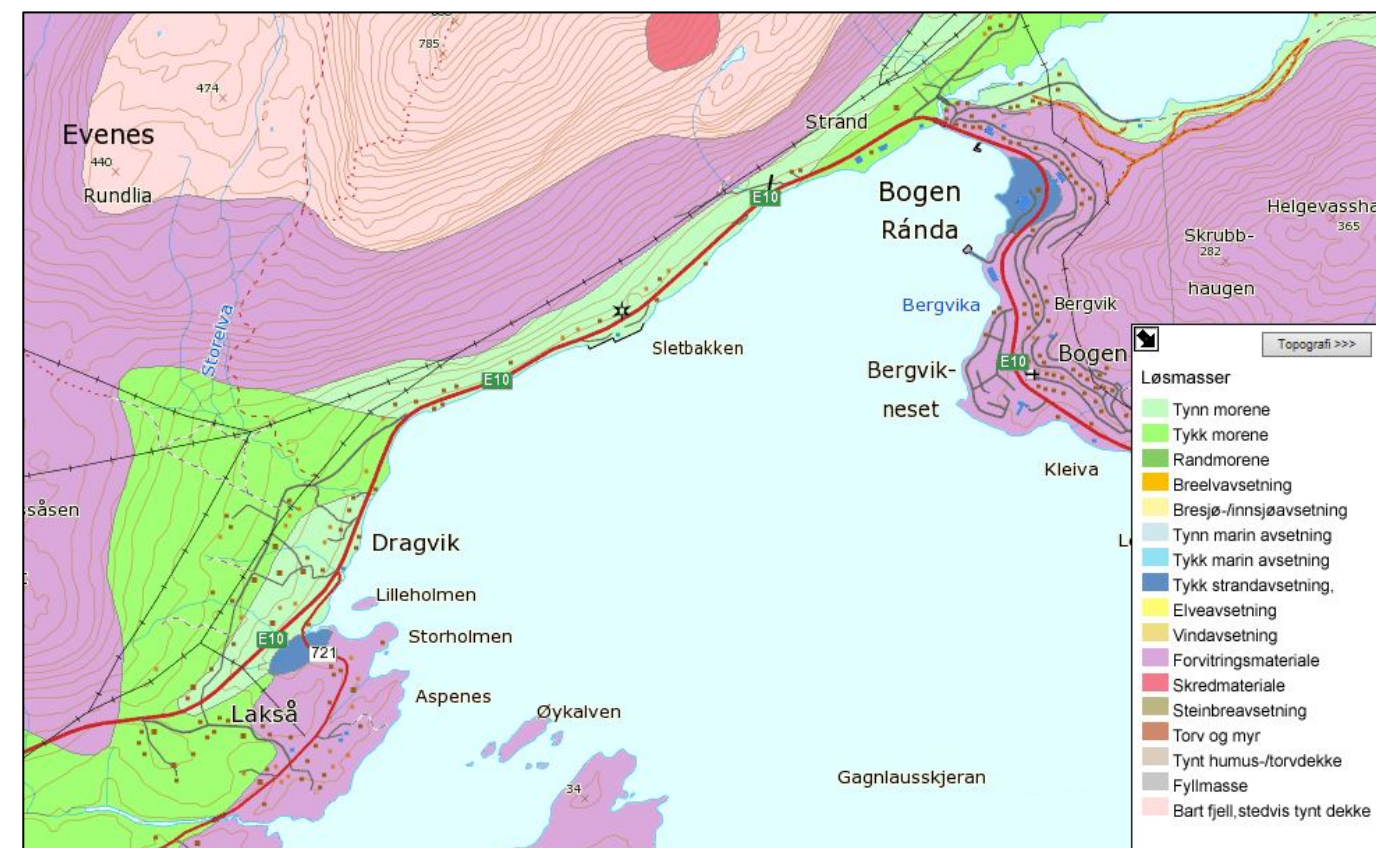
5.10 Grunnforhold

Geologi

Topografien er preget av Stortinden som tunnelen skal gå gjennom. Toppen av Stortinden går fra ca. 800 m.o.h. og direkte ned i fjorden mot sørøst. Berggrunnen består av glimmerskifer og gneiser, kalkspatmarmor samt jernmalmførende glimmerskifer. Blotningsgraden varierer, men langs eksisterende veg og ved påhugget i Bogen sentrum er det forholdsvis godt blottet. Det er også observert det man antar er et karstfenomen, blant annet en bekk som forsvinner ned i grunnen.

Geoteknikk

Løsmassekart fra NGU viser at løsmassene består av forvittringsmaterial alternativt moren. I området Lakså består løsmassene av tykke strandavsetninger.

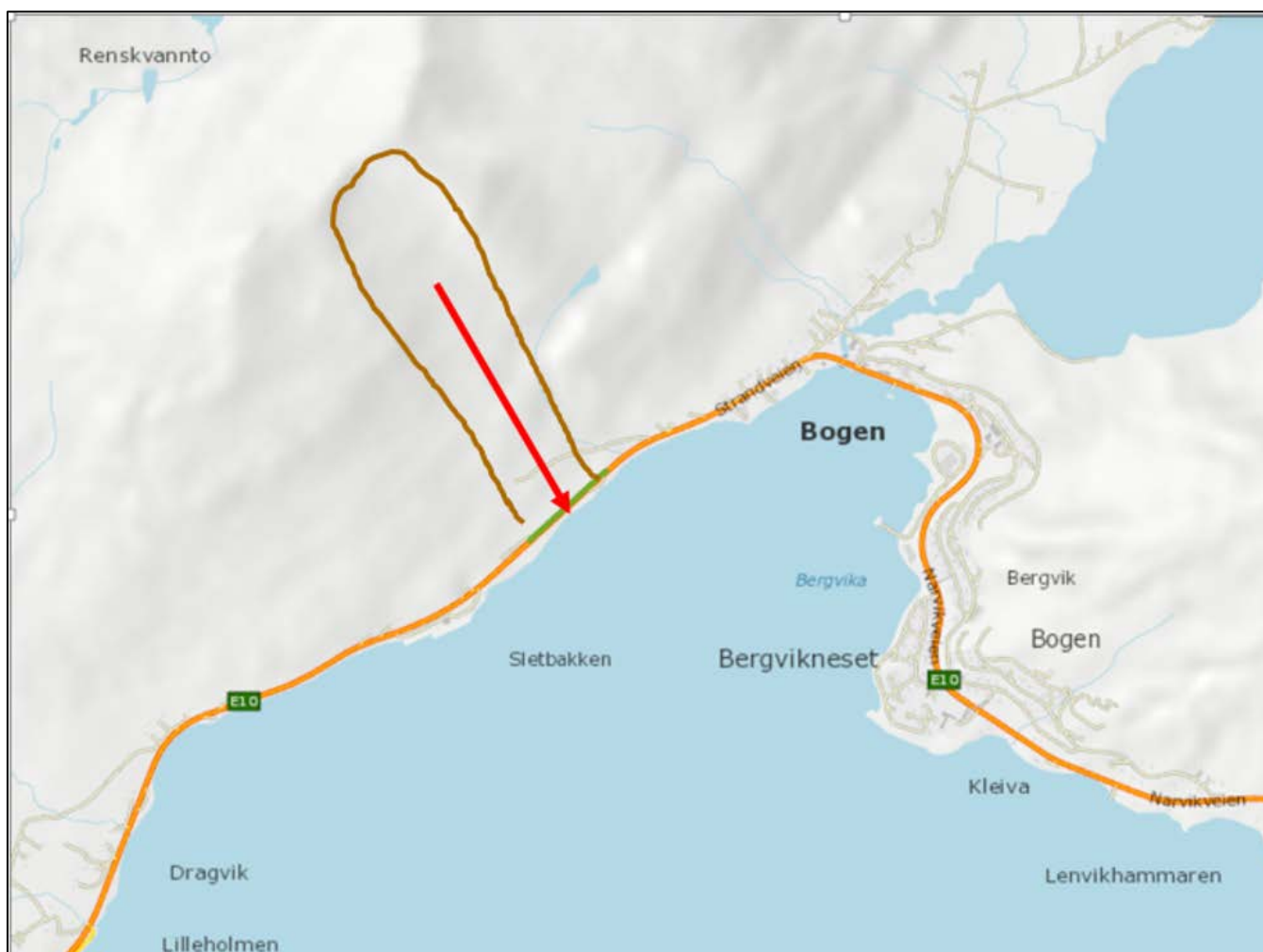


Figur 10: Oversikt over løsmasser innenfor parsellen

Skred og drivsnøforhold

Dagens E10 langs sjøen er noe utsatt for snøskred og trolig steinsprang. En må også ellers ta hensyn til mulige sørpe-/flomskred langs elve- og bekkeløp på parsellen. I åpne områder kan man generelt regne med drivsnø og snøfokk, men her i mye skogkledt landskap er ikke dette et stort problem.

E10 mellom Dragvik og Bogen er noe skredutsatt under fjellet Stortinden, et snøskredområde er skissert med løsneområde opp til ca. 800 moh.



Figur 11: Angivelse av skredområde på parsell 16

6 Beskrivelse av forslag til detaljregulering

6.1 Planlagt arealbruk

Planområdet er på totalt ca. 850 dekar.

Reguleringsformål og løsninger

Planområdet er iht. plan- og bygningsloven (pbl) inndelt i arealer med arealformål §12-5, hensynssoner §12-6 og bestemmelsesområder §12-7 (Eierform: o_=offentlig formål):

Bebyggelse og anlegg (PBL § 12-5 nr. 1)

- Boligbebyggelse (BB)
- Næringsbebyggelse (BN)

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL § 12-5 nr. 2)

- Kjøreveg (o_SKV)
- Fortau (o_SFT)
- Gang-/sykkelveg (o_SGS)
- Annen veggrunn – tekniske anlegg (o_SVT og SVT)
- Annen veggrunn – grøntareal (o_SVG)

Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift (PBL § 12-5 nr. 5)

- Areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag (L1)

Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (PBL § 12-5 nr. 6)

- Bruk og vern av sjø og vassdrag (V)

Hensynssoner (PBL § 12-6)

- Sikringssone – Frisikt (H140)
- Høyspeningsanlegg (H370)

Bestemmelsesområder (PBL § 12-7)

- Anlegg- og riggområde (#1-9)
- Krav om nærmere undersøkelser, overvåkning og klargjøring av virkninger (#50-54)

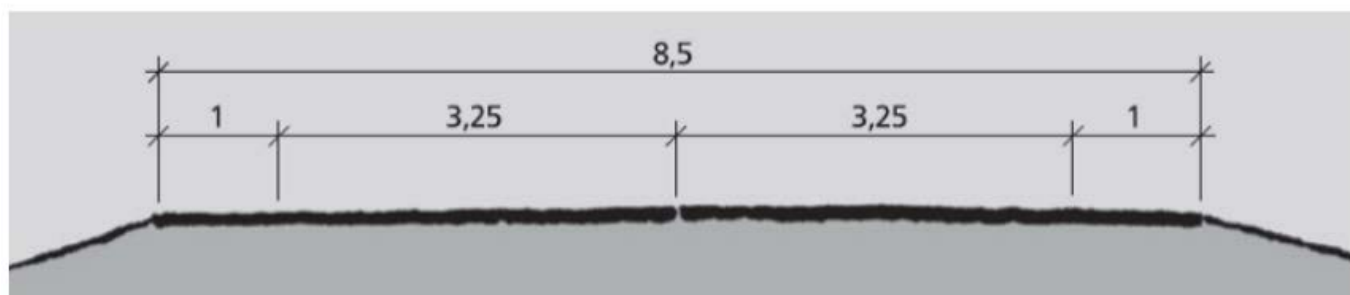
6.2 Tekniske forutsetninger

Kjøreveger

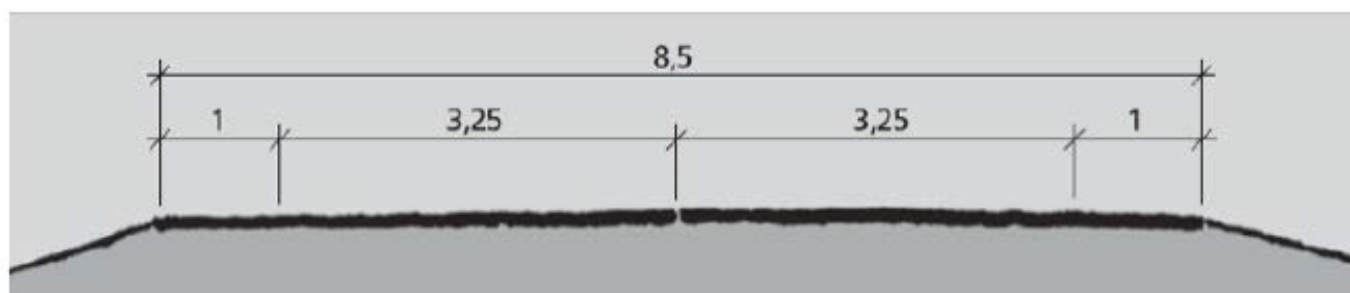
Statens vegvesen, håndbok N100 «Veg- og gateutforming», skal legges til grunn for utforming av vegen.

Tabell 1: Tekniske forutsetninger

Standardklasse	Fartsgrense	Minste tillatte horisontalkurve-radius	Maks stigning	Dimensjonerende trafikk (ÅDT) år 2062	Vegbredde (Kjørefelt + skulder)
E10 H3/H1	90 km/t, 60 km/t	450/125	6%	3600	8,5 m (3,25 + 1 m)
Adkomstveger Sa1	50 km/t				
Adkomstveger Sa2	50 km/t				



Figur 12: H1 Nasjonale hovedveger, ÅDT 4000-12000 og fartsgrense 60 km/t



Figur 13: H3 Nasjonale hovedveger, ÅDT < 4000 og fartsgrense 90 km/t

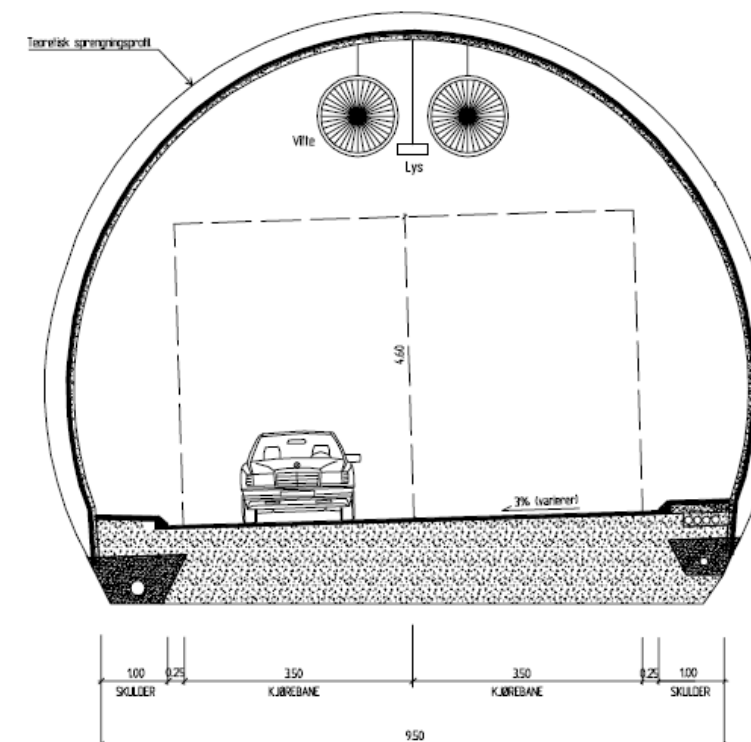
Kryss/tilkoblinger

Fjellveien kobles til dagens E10 ved hjelp av kulvert under ny hovedveg. I Bogen kobles Niingsveien på ny lokalveg som går parallelt med ny E10 gjennom Bogen.

Tunnel

Totalt på strekningen skal det bygges en tunnel, ST, på 3,1 km. Ved tunnelpåhugg S over Dragvik og ved tunnelpåhugg T i Bogen skal det etableres en 40 m lang tunnelportal. Det er planlagt tilbakefylling av terreng over portalene. Det vil etableres havarilomme utenfor begge portalene.

Tunnelen planlegges med tunnelprofil T9,5.



Figur 14: Tunnelprofil T9,5

Bruer og kulverter

Statens vegvesen, håndbok N400 «Bruprosjektering», «Brufagrapport for parsell 16» og «Formingsveileder for E10/rv.83/rv.85 Hålogalandsvegen» skal legges til grunn for utforming av konstruksjonene. Av plan og profiltegninger (C-tegninger i illustrasjonsheftet) fremgår plassering av bruene.

Bru over Dragvikelva planlegges bygd i tre spenn slik at den ikke stenger igjen elvedalen, og kulvert for landbruksveg ved Lakså og Dragvik planlegges med minimum fri høyde 4,6m og bredde 4,5m.

Tabell 1: Konstruksjoner på parsell 16

Brunavn	Kategori	Profil	Lengde [m]	Type
Lakså	Kulvert	10030	20 ¹	Betongkulvert
Dragvik	Kulvert	11280	50	Betongkulvert
Dragvikelva bru	Bru i linja	11850	80	Bjelkebru i betong

6.3 Fravik fra vegnormal

Vegstrekningen vil i hovedtrekk oppfylle de nasjonale kravene til vegutforming. På ett område er det nødvendig å søke om fravik fra Vegnormal N100. Fravikssøknadene skal være godkjent før reguleringsplanen legges ut til offentlig ettersyn.

- Kurve som kobler sammen samleveg til adkomstveg til boligområde utføres med horisontalradius $R=20\text{m}$. Kravet for vegklassen Sa1 er $R=55\text{m}$.

6.4 TS-revisjon

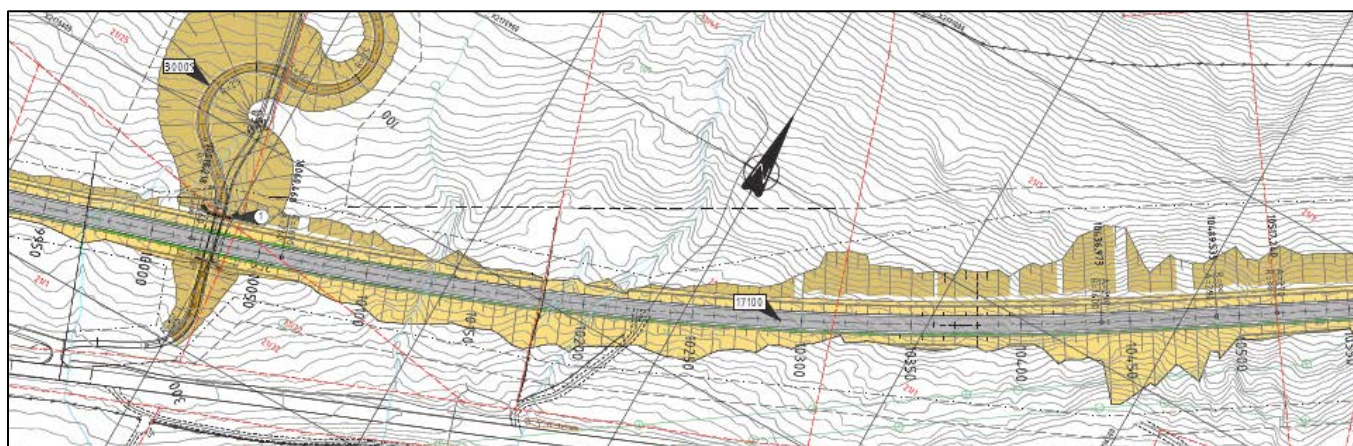
Det er utført en TS- revisjon (trafiksikkerhetsrevisjon) hvor tegningshefte datert 31.05.2016 ble benyttet som grunnlag. Formålet med TS- revisjonen er å sørge for at nye veg- og trafikksystemer utformes slik at det ikke oppstår ulykker med drepte eller varig hardt skadde trafikanter. Betegnelsen avvik, feil og merknad brukes for å beskrive forhold som TS- revisjonene mener er uheldige i planen. Avvik, feil og merknader som er framkommet er rettet opp og innarbeidet i planen. De forhold som påpekes utover det som er rettet opp tas til orientering eller vurderes innarbeidet i høringsperioden for planforslaget.

6.5 Nærmere beskrivelse av planstrekningen

Strekningen er på til sammen ca. 5,4 km og innehar 1 kulvert, 1 bru og 1 tunnel på ca. 3,1 km.

Profil 9880 – 10550

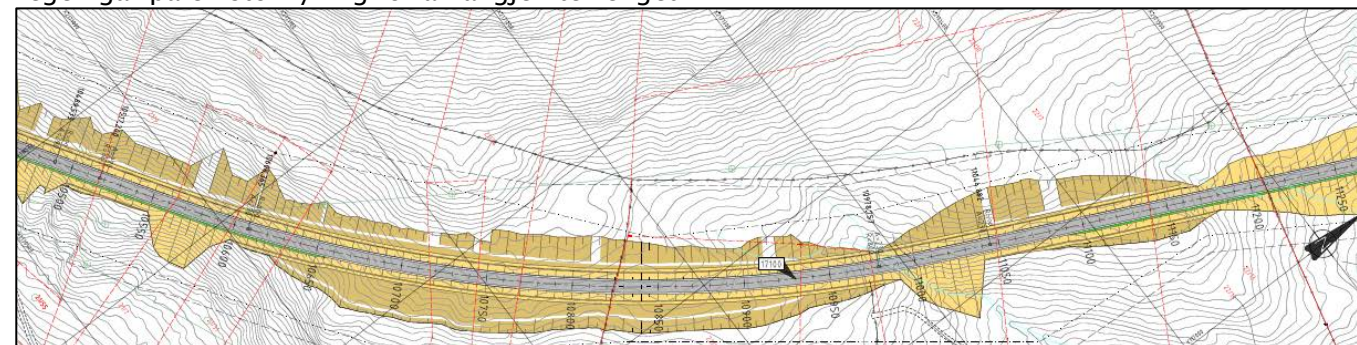
Parsellen starter der hvor det skal etableres ny veg for å koble seg på eksisterende Fjellveien. Denne vil gå i kulvert under E10 og ned på dagens E10. Avkjørsel mot vest på dagens veg stenges, da denne er lagt om i parsell 15. For å få bedre stigningsforhold på Fjellveien bli det store skjæringer i området over ny E10. Ny hovedveg mot øst vil ligge på skjæring mot nord og fylling mot sør i det skrånende terrenget.



Figur 15: Plan og profiltegning for første del av parsellen. Fjellveien legges i kulvert under ny E10.

Profil 10550 – 11250

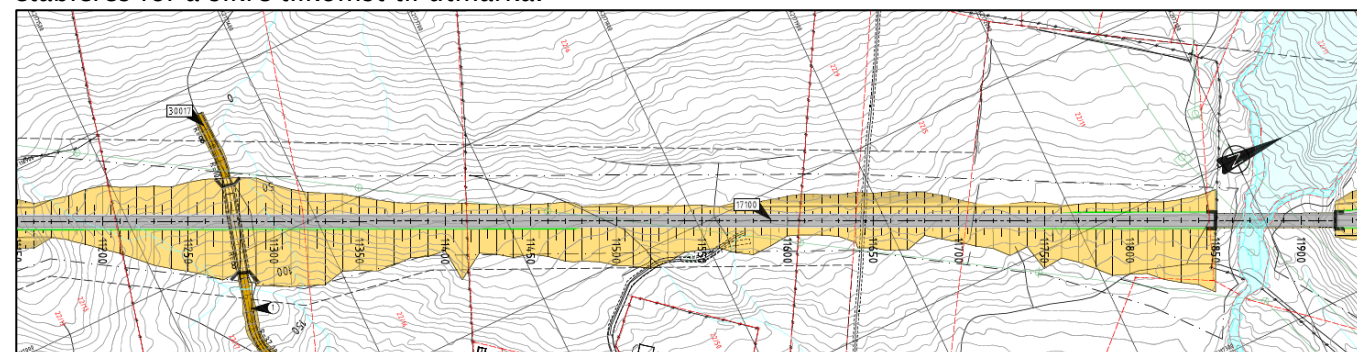
Vegen fortsetter i lia og det etableres en fjellskjæring på ca. 15 meters høyde på det meste. Skjæringen vil være 375 meter lang med varierende høyde. Det etableres så en fylling over et søkk, ny skjæring, før vegen går på en stor fylling for å nå igjen terrenget.



Figur 16: Plan og profiltegning profil 10550 til 11250.

Profil 11250 – 11900

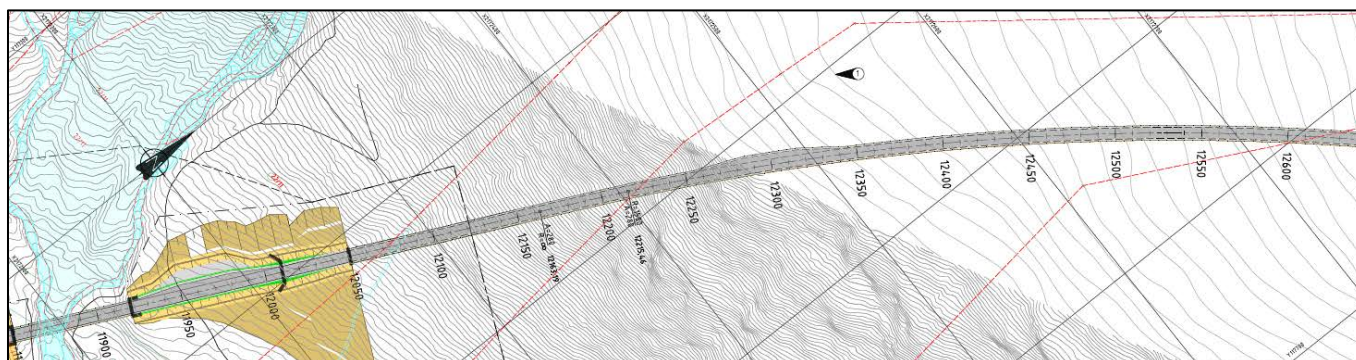
Vegen går på fylling frem til brukar på profil 11850. Mellom bebyggelse sør for profil 11500 og brukar skal det etableres en anleggsveg fra Dragvikveien. Denne vil ha påkjøring på dagens E10 fra øst. Kulvert etableres for å sikre tilkomst til utmarka.



Figur 17: Plan og profiltegning inneholder ikke anleggsvegen som er planlagt ned mot Dragvikveien, men driftsundergangen går i kulvert.

Profil 11900 – 12010

Fra brua slutter på profil 11930 kommer det havarilomme på nordsiden av vegen, hvor det også skal settes opp teknisk kontrollhus for tunnel. Fra tunnelportalen er det 40 meter inn til fjellpåhugget for tunnelen.



Figur 18: Plan og profiltegning for løsning fra bru til og med tunnelportal og fjellpåkugg.

Profil 12010 – 15330

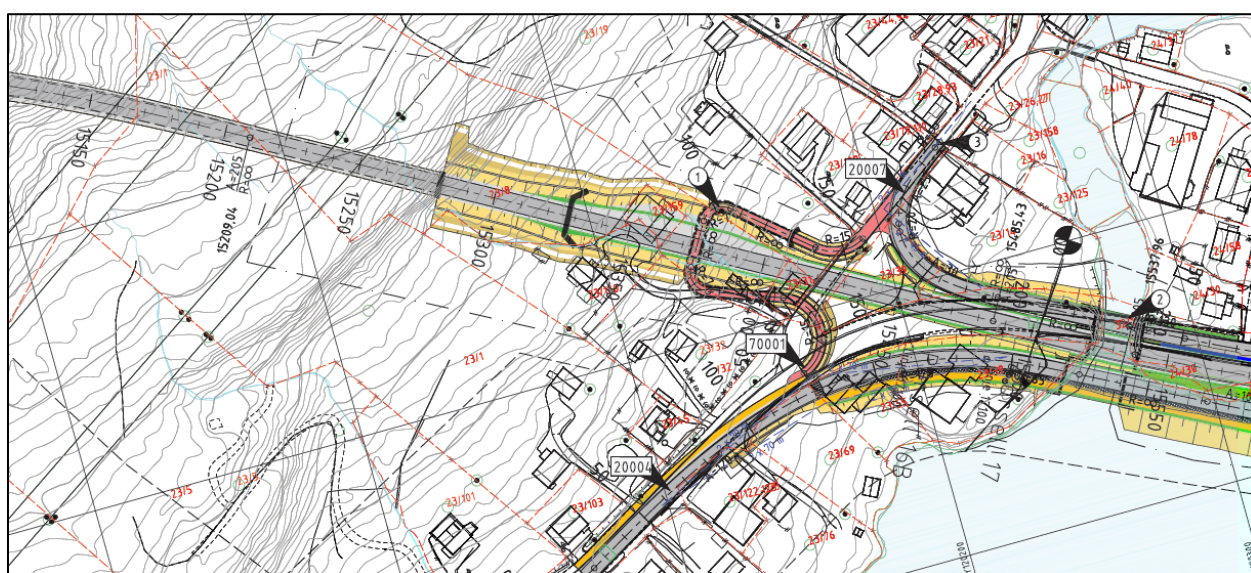
Vegen går i tunnel under Stortinden og munner ut i tunnelpåkugg T i Bogen sentrum. Det etableres havarilommer inne i tunnelen i tråd med gjeldende vegnormal.

Profil 15330 – 15500

Ved tunnelpåkugg T er det regulert plass til begge sider for å sikre areal til å bygge og drifte tunnelen. Vegen vil senkes i forhold til opprinnelig terreng frem til påhugget. Det etableres havarilomme med plass til tunnelteknisk hus nord for regulert veg. Etter utkjøring av portalen fortsetter E10 inn mot Bogen sentrum. Dagens E10 sør for ny veg skal fungere som lokalveg og legges lengre mot sør i kurven, over ny bru mot sentrum. Niingsveien vil også være lokalveg og legges i kurve og ny bru over Strandelva.

Fortau langs dagens E10 vil bli lagt i en kulvert under ny E10 og kobler sammen forbindelsen Niingsveien og fremtidig lokalveg mot Strand.

Tre bolighus og ett næringsbygg blir direkte berørt og forutsettes fjernet for gjennomføring av planen.



Figur 19: Regulert E10 med sideveger inn mot Bogen sentrum.

7 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger

Ikke-prissatte tema som naturmangfold, naturressurser, herunder reindrift, landskap og nærmiljø/friluftsliv er konsekvensutredet. I tillegg til KU for prissatte tema.

7.1 Framkommelighet

Ny E10 vil gi god framkommelighet med høy standard, hvor dimensjonerende fartsgrense er 90 km/t. Traseen er fremtidsretta og vil gi betydelig innkorting, redusert reisetid og høyere hastighet. Vegen har stigningsforhold som er innenfor kravene til gjeldende standard. Ny E10 eliminerer framkommelighetsproblemer for tungtrafikk på glatt føre, og de skredutsatte områdene unngås med omlegging av veg i tunnel. Forholdene for lokaltrafikk, gående og syklende forbedres også med tanke på sikkerhet og framkommelighet. Ny trase for E10 gir god måloppnåelse i henhold til målene for prosjektet.

7.2 Tiltak på avlastet veg

På grunn av at ny veg bygges nord for dagens E10 på parsellen, vil eksisterende E10 bli betydelig avlastet og skal omklassifiseres. Det er ikke planlagt noe videre tiltak på denne avlastede vegen. Omklassifiseringen vil gjelde fra profil 3700 til 4350, og fra profil 6930 til enden av parsellen.

7.3 Avkjørsler og naboer

Berørt bebyggelse

Nordøst for Niingsveien vil tomten til en enebolig bli berørt på grunn av etablering av støyskjerm. Støyskjermen kommer nesten inntil huskroppen for å sørge for tilfredsstillende støynivå for bebyggelsen.

Innløsning av bebyggelse

Flere boliger, garasjer og uthus vil bli innløst som en konsekvens av planen. Alle disse ligger mellom og tunnelpåkugg T i Bogen og Strandelva. Byggene ligger der hvor planlagt vegtrase skal gå og forutsettes fjernet som en konsekvens av dette. Det er forsøkt å skåne flest mulig hus i planleggingen, men noen må innløses for å få til gode nok løsninger i sentrumsområdet og på grunn av tunnelpåkuggen.

Gnr./Bnr.	Profilnr/side, retning vest-øst	Antatt bygningsfunksjon
23/159	P15225 h.s	Enebolig
23/120	P15230 h.s	Enebolig
23/8	P15280 h.s	Garasje
23/31	P15300 h.s	Uthus
23/55	P15360 h.s	Enebolig
23/39	P15370 h.s	Bensinstasjon/kro

Avkjørsler

Store deler av parsellen går i terreng hvor det ikke er veg i dag. Avkjørsler er regulert etter behov og vegnormal. I Bogen opprettholdes avkjørslene til boligbebyggelsen, bortsett fra til bebyggelsen som planen forutsetter å fjerne som følge av tiltaket.

7.4 Byggegrenser

Byggegrense langs veg er ikke innarbeidet i planforslaget. Veglovens generelle krav på 50 meter byggegrense fra midtlinje veg gjelder, dersom ikke annet er regulert i reguleringsplan. Byggegrensen ivaretar krav til vegsystemet og trafikken med hensyn til vedlikehold, drift, brøyting og sikkerhet. Det inkluderer også krav til friskt og arealbehov ved mulig vegutvidelse.

7.5 Gang- og sykkeltrafikk

Forholdene for gående og syklende vil bedres som følge av planforslaget. Det er ventet mindre trafikk på dagens E10 når ny veg bygges og her kan gående og syklende dele kjørebane med bilister. I Bogen vil det bli etablert fortau langs sjøkanten og over Strandelva. Dette kobler seg sammen med gang- og sykkeveg gjennom kulvert og eksisterende fortau langs dagens E10.

7.6 Barn og unge

§ 5.1 i Plan- og bygningsloven – Kunnskapsgrunnlaget og involvering i planprosessen

Det er gjennomført friluftslivskartlegging i regi av kommunen og Fylkeskommunene i perioden 2014–2016. Informasjon fra disse er hentet fra naturbase, samt friluftslivskoordinatorer i Fylkeskommunen og utredere for disse kartleggingene.

§ 4.1 i Plan- og bygningsloven

Planforslaget legger opp til planfri kryssing for fotgjengere og syklistene av ny E10 ved å etablere kulvert. Det reguleres også sammenhengende fortau på sjøsiden over Strandelva. Disse tiltakene sees på som positive for barn og unge, da det ikke skal skape trafikkfarlige situasjoner ved kryssing av ny veg.

Bensinstasjonen og kroa forutsettes fjernet i planforslaget. Området er en naturlig samlingsplass for ungdom, om ikke en uformell møteplass for ungdommer i bygda. Tiltaket har derfor en negativ virkning for tettstedet og barn og unge.

7.7 Kollektivtrafikk

Det er ikke tilrettelagt for kollektivstopp på denne parsellen. Lokal kollektivtrafikk bør følge dagens E10, da denne vegen går nærmere bebyggelse.

7.8 Landskap/bybilde

Samlet forventes tiltaket å ha **stor negativ (---) konsekvens** for landskapsbildet.

Den nye vegen medfører omfattende fyllinger og flere svært markante fjellskjæringer som stedvis er tosidige. Fyllingene bidrar til å demme opp de naturgitte forsenkningene i terrenget og bryter dels med den opprinnelige landformen. I tillegg vil etablering av tunnelportal med tilhørende tekniske og sikkerhetsrelaterte installasjoner skape et betydelig brudd i landoverflaten som vil være svært visuelt fremtredende.

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. Veilederen er vedlagt i sin helhet og danner grunnlag for nærmere utforming av sideanlegg til vegen ved utarbeidelse av konkurransegrunnlag/videre prosjektering.

Virkninger i anleggsfase

I anleggsfasen vil flere omfattende fjellskjæringer gi omtrent tilsvarende negative konsekvens i anleggsfasen som i driftsfasen.

Avbøtende tiltak

Det bør tilrettelegges for treplantinger foran større skjæringer for å begrense fjernvirkningen av disse. Nord for Dragvik bør veglinjen finjusteres for å redusere visuelt fremtredende fjellskjæringer og begrense fyllinger.

Avbøtende tiltak som treplanting må sees nærmere på i byggeplanfasen. Veglinjen er forsøkt lagt utenfor den viktigste landbruksjorda, og er dermed lagt høyere opp i lia. Dette medfører skjæring enkelte steder.

7.9 Nærmiljø og friluftsliv

Samlet forventes tiltaket å ha **middels- til stor negativ (--/---) konsekvens** for nærmiljøet og friluftsliv.

For brukere av utfartsområdene nord for Dragvik vil tiltaket gi en barriereeffekt, uten planlagte sikre kryssinger av den nye veien.

For befolkningen på vestsiden av Strandelva i Bogen vil tiltaket medføre et betydelig inngrep i områder som er preget av nærhet til boliger med tilhørende leik- og nærrekreasjonsområder. Enkelte boliger vil bli direkte påvirket av arealbeslaget.

Tiltaket medfører at dagens E 10 på parsellen blir betydelig trafikkavlastet, noe som vil representere en betydelig forbedring av dagens situasjon for nærmiljø og friluftsliv langs denne strekningen.

Virkninger i anleggsfase

Vest for den planlagte tunnelen vil tiltaket i hovedsak berøre områder som er preget av inngrep i mindre grad, og ligger høyere i terrenget enn dagens bebyggelse. Anleggsarbeidene vil medføre betydelig aktivitet i områder som i dag er i områder som fremstår rolig og uten sjenerende momenter for brukere.

Det østre tunnelpåkugget ligger i områder tilknyttet bebyggelse i Bogen, og i området vest for Strandelva planlegges det tre parallelle veger. Anleggsarbeidene vil påvirke nærmiljøet her i stor grad, med spesielt økt forstyrrelser knyttet til omkjøringer, uoversiktlig trafikkbilde, og generelt økt aktivitet og støy i området. Flere boliger og et av tettstedets møteplasser, bensinstasjonen, vil bli betydelig negativt påvirket av dette.

Avbøtende tiltak og hvordan det er ivaretatt i planleggingen

- Tilrettelegge for sikker kryssing av den nye vegen for brukere av friluftsområdet i Dragvik nord

Det er ikke tilrettelagt for kryssing av vegen innenfor delområde 16–4. Tilgangen til Fjellveien er sikret med kulvert og vil være innfallsporten for friluftsbuk.

7.10 Naturmangfold

Samlet forventes tiltaket å ha **liten negativ (-) konsekvens** for naturmangfold.

Det er ikke registrert viktig naturmangfold som blir permanent berørt av planen. For naturmangfold blir det liten negativ konsekvens. I anleggsfasen er det viktig å ivareta hensyn til vassdrag ved å ta inn tiltak som reduserer fare for tilslamming.

§8 Kunnskap om naturmangfold i området

Informasjon om naturmangfold i området er basert på eksisterende informasjon og feltarbeid (Ecofact rapport 508; Hålogalandsveien, Konsekvensutredning naturmangfold). Vi anser kunnskapen om naturmangfoldet i planområdet som tilstrekkelig i forhold til sakens karakter og potensiale for skade på naturmiljø.

§10 Samlet belastning på naturmangfoldet i planområdet

Området preges av skog. Skogen i området varierer mellom frodig løvskog og granplantefelt. I området finnes det også kraftledninger. Deler av den ene kraftlinjen følger veglinja før østre tunnel- inn/utløp. For øvrig er det noe spredt bebyggelse og landbruksarealer i området. Tiltaket vil gi økt økologisk belastning på området i den boreale løvskogen (både i østre og vestre tunnelpåkugg). Det legges opp til avbøtende tiltak for å redusere påvirkningen. Den samlede belastningen vurderes ikke å være i strid med forvaltningsmålene for naturtyper og arter (naturmangfoldloven §§ 4 og 5) og heller ikke gi vesentlig skade på naturmangfoldet som tilsier at ny veg ikke kan bygges i foreslått trase.

§ 9 Om føre-var-prinsippet

Statens vegvesen har fått utarbeidet konsekvensutredning som gir god oversikt over naturverdiene i området og virkninger av planen. Vi anser kunnskapen om naturtyper, arter, vannmiljø og effekter av tiltaket i planområdet som tilstrekkelig god. Føre-var prinsippet kommer derfor ikke til anvendelse.

§ 11 Kostnader ved miljøforringelse og § 12 om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Virkninger i anleggsfasen

Tiltaket fører ikke til skade på naturmangfold av en slik karakter at kompensierende tiltak er aktuelt. Kostnader for å redusere miljøforringelse blir innarbeidet ved oppfølging av punkter til Ytre Miljøplan. Miljøforsvarlig teknikk og drift gjelder ikke minst anleggsfase og i tråd med vegvesenets retningslinjer vil det bli utarbeidet Ytre Miljøplan hvor forebyggende eller avbøtende tiltak vil framgå og gi føringer for anleggsfasen

Virkninger i anleggsfase

Under byggefasen vil området fragmenteres og det blir et gap på 100 meter mellom øvre og nedre del av skogen. Støy fra anleggsmaskiner vil komme til å forstyrre fuglelivet i den rike boreale løvskogen ved tunnelinnslaget vest for Bogen. Især i hekketiden vil anleggsaktivitet påføre fuglene unødig forstyrrelser noe som kan medføre redusert hekkesuksess.

7.11 Kulturmiljø

Samlet forventes tiltaket å ha **liten negativ (-) konsekvens** for kulturminner.

Planlagt tiltak er i direkte konflikt med kulturmiljø «Forrholtan». Innvirkning i anleggsfasen dreier seg om varige tilstandsendringer som vil forringe kulturmiljøet i betydelig grad. Kulturmiljøet er vanlig forekommende og har lokal verdi.

Virkninger i anleggsfasen

Kulturminneverdier i området står i fare for å skades eller ødelegges grunnet anleggsaktivitet. Kulturmiljøene «Dragvik 2», «Dragvik 3» og «Grønmoen 1» ligger nær veg/skråningsutslag og kan bli forstyrret i anleggsfasen.

Avbøtende tiltak

I tilfeller der et tiltak forventes å komme i direkte konflikt med automatisk fredete kulturminner kan tiltaket ikke gjennomføres uten at det foreligger en dispensasjon fra kulturminneloven.

Det anbefales at det, i tilfeller der det ikke er direkte konflikt mellom kulturminner og planlagt veg m/skråningsutslag, tas hensyn i anleggsfasen slik at kulturminneverdier, uansett vernestatus, ikke skades eller ødelegges grunnet anleggsaktivitet.

7.12 Naturressurser

Samlet forventes tiltaket å ha **liten til middels negativ (-/--) konsekvens** for naturressurser.

Ca. 46daa fulldyrket jord, 3 daa innmarksbeite og 47 daa med potensielt dyrkbar jord vil bli omdisponert i parsell 16, dersom areal innenfor planområdet blir permanent beslaglagt av planlagte tiltak. Arealbeslag av jordbruksjord vil i stor grad forekomme over de store jordbruksarealene ved Lakså/ Dragvik. Kun de øverste arealene av jordbruksjord vil bli berørt. Tiltakene vil i noen grad medføre oppsplittelse av og barrieredannelser mellom jordbruksareal. Planlagte arealinngrep er ikke forenelige med nasjonale og regionale mål for å redusere omdisponering av jordbruksareal.

Områder for utmarksbeite vil bli berørt. Ny veg anlagt i utmarksområder kan medføre fare for beitedyr.

Veganlegget vil medføre beslag av skog, hovedsakelig løvskog, men også plantefelt av gran. Flere kjøretreaser og traktorveger fra jordbruksområdene ved Dragvik og opp i utmarka vil bli avskåret av ny veg.

Virkninger i anleggsfase

Arealbeslag av jordbruksjord og skog vil i stor grad være lik den i driftsfasen ettersom arealene i stor grad blir permanent beslaglagt. For planområde frem til tunnel vil ny vegtrasé i anleggsfasen medføre beslag av jordbruksjord, rydding av skog, avskjæring av adkomstveger til innmark og utmark, samt virke forstyrrende på beitedyr.

Det forutsettes at uttak av skog og drift på nærliggende jordbruksareal skal kunne gjennomføres i anleggsfasen.

Avbøtende tiltak og hvordan det er ivaretatt i planleggingen

- Anleggelse av deponi på jordbruksjord bør unngås.
- Statens vegvesen bør sammen med berørt grunneier/jordbruker finne løsninger for tilgang til adkomst til jordbruksressurser, for eksempel nye underganger/kulverter.

Deponier på jordbruksjord er forsøkt unngått. Kulverter og underganger er forsøkt ivaretatt der hvor grunneiere ikke har adkomst direkte fra dagens E10. Likevel vil noen få oppdelt sin eiendom, hvor særlig skogteiger blir liggende på ulike sider av veien.

Reindrift

Beiteområder for rein vil bli berørt vest på tunnelpåhugg i Dragvik. Den nye vegen vurderes å ha svært stor negativ konsekvens for reindriften i dette området. Der det er mulig er fjellskjæringene slaket ut for å sørge for at reinen ikke går seg fast mellom skjæringene. I ett parti vil det være høy fjellskjæring på begge sider av vegen.

Avbøtende tiltak

Unngå bruk av autovern som kan blokkere eller fange rein. Det bør etableres slake skråninger og rasteplasser bør unngås i sentrale strekk.

7.13 Støy og vibrasjoner

Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2012 ligger til grunn for støyberegningene. Støyberegninger, med angivelse av støysoner er beskrevet i støyrapporten som ligger vedlagt.

Virkning

På strekningen er det beregnet støy langs den nye veglinjen. Det er 47 bygg som kommer innenfor gul sone, samt 2 som kommer innenfor rød sone. De fleste av disse byggene er boliger og fritidsboliger, samt noen industribygg. Bygningene i rød sone er en enebolig og et annet bygg for bofelleskap.

Støyskjerm bør anlegges fra tunnelportal og frem til ny E10 og Niingsveien blir parallelle. Dette vil føre til en betydelig reduksjon av støynivå på de utsatte byggene. Støyskjerming gjennom Bogen forutsettes at blir byggesaksbehandlet.

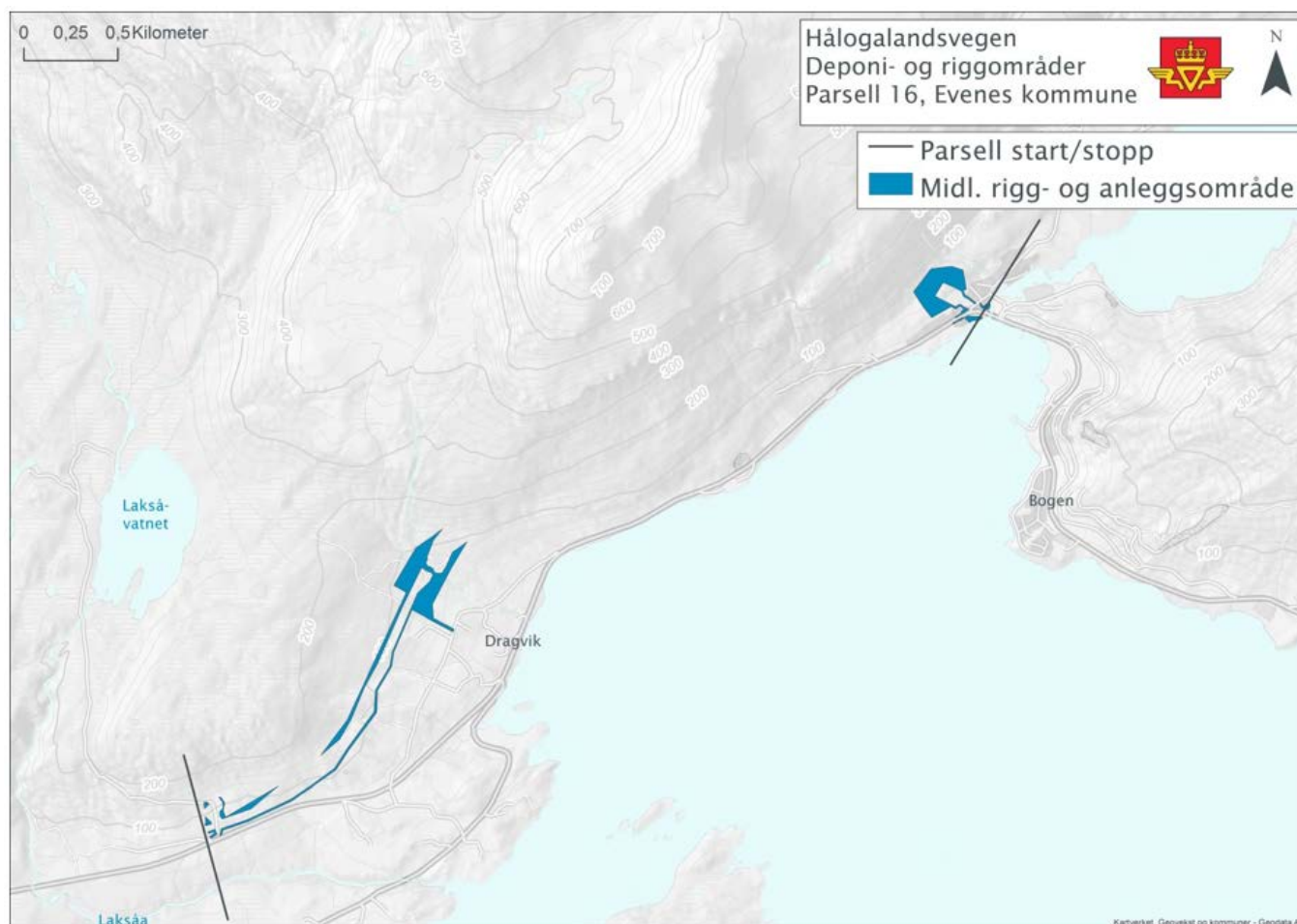
Det legges også opp til lokal skjerming for uteområdene til de resterende av byggene i rød/gul sone. At tiltak gjennomføres er sikret i bestemmelsen til planen.

Tabell 2: Støyberørt bebyggelse på parsell 16

Parsell	Kommune	vegnr.	G/B.nr.	Byggeår	Sone	Forslag tiltak	Kommentar
16-1	Evenes	E10	22/10	1991	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Våningshus
16-1	Evenes	E10	22/7	1948	Gul		Muligens en hytte, må sjekkes. Våningshus, benyttes som fritidsbolig
				1977		Tiltak vurderes, lokal skjerming	Fritidsbygg
16-1	Evenes	E10	22/12/1	1984	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Fritidsbygg
16-1	Evenes	E10	22/40	1975	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Fritidsbygg
16-1	Evenes	E10	22/25	1965	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Fritidsbygg
16-1	Evenes	E10	22/41	1960	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Fritidsbygg
16-1	Evenes	E10	22/20	1985t	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Fritidsbygg
16-1	Evenes	E10	22/50	1939	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Helårsbolig, benyttes som fritidsbolig
16-2	Evenes	E10	23/32	1965	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Enebolig
16-2	Evenes	E10	23/31	1948	Rød	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Rød sone! Annen bygning for bofelleskap
16-2	Evenes	E10	23/39	1955	Gul	Ingen	Bensinstasjon - RIVES
16/-2	Evenes	E10	23/45	1934	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Enebolig Strandveien 55
16-2	Evenes	E10	23/55	1960	Gul	Ingen	Enebolig -RIVES
16-2	Evenes	E10	23/16	1950	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Enebolig
16-2	Evenes	E10	23/14	1980	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Enebolig
16-2	Evenes	E10	23/28	1950	Gul		
			23/93			Tiltak vurderes, lokal skjerming	Annen bygning for bofelleskap
16-2	Evenes	E10	23/79	1955	Gul	Skjerm langs E10	Enebolig
16-2	Evenes	E10	23/108	1965	Gul	Skjerm langs E10, evt lokal skjerming	Enebolig
16-2	Evenes	E10	23/19	1947	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Våningshus, benyttes som fritidsbolig
16-2	Evenes	E10	24/78	Eldre bygg	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Samfunnshus
16-2	Evenes	E10	24/42	1950	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Enebolig
16-2	Evenes	E10	24/58	1949	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Enebolig
16-2	Evenes	E10	24/30	1967	Rød	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Halvvegs i rød sone. Enebolig
16-2	Evenes	E10	24/32	Eldre bygg	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Annet kulturhus
16-2	Evenes	E10	24/61	1969	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Enebolig
16-2	Evenes	E10	24/137	1962	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Annen kontorbygning
16-2	Evenes	E10	24/59	Eldre bygg	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Enebolig
16-2	Evenes	E10	23/41	Eldre bygg	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Enebolig
16-2	Evenes	E10	24/39	Eldre bygg	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Fabrikk? Fabrikkbygning
16-2	Evenes	E10	24/52	Eldre bygg	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Uvisst Annet kulturhus
16-2	Evenes	E10	24/48	Eldre bygg	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Helårsbolig, benyttes som fritidsbolig
16-2	Evenes	E10	24/49	Eldre bygg	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Enebolig
16-2	Evenes	E10	24/95	1975	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Enebolig
16-2	Evenes	E10	24/26	Eldre bygg	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Vaker i gul sone. Enebolig
16-2	Evenes	E10	24/55	1942	Gul		
			24/56			Tiltak vurderes, lokal skjerming	Helårsbolig, benyttes som fritidsbolig
16-2	Evenes	E10	24/45	Eldre bygg	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Vaker i gul sone. Enebolig
16-2	Evenes	E10	24/38	Eldre bygg	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Enebolig
16-2	Evenes	E10	24/83	Eldre bygg	Gul		Vaker i gul sone.
16-2	Evenes	E10	24/160 (9a/b)	1988	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming eller skjerm	Bunnpris vaker i gul sone.
16-2	Evenes	E10	24/160 (9c/d)	1987	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming eller skjerm	Kontor/kjøpesenter vaker i gul sone.
16-2	Evenes	E10	24/160 (11)	2000	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming eller skjerm	Rådhus vaker i gul sone.
16-2	Evenes	E10	24/47	Eldre bygg	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Helårsbolig, benyttes som fritidsbolig
16-2	Evenes	E10	24/176	1987	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Enebolig
16-2	Evenes	E10	24/175	1987	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Vaker i gul sone. Enebolig
16-2	Evenes	E10	24/190	Eldre bygg	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Vaker i gul sone. Annen industribygning

7.14 Massehåndtering

Det er forventet et betydelig masseoverskudd på denne parsellen på grunn av tunnelarbeidet. Massene vil hovedsakelig håndteres i deponier knyttet til andre parseller.



Figur 20: Midlertidig anlegg- og riggområde. de største arealene er rundt tunnelpåhuggene.

7.15 Grunnforhold

Geologi

Bergskjæringen og påhuggsområdene må sikres med bolter, nett og sprøytebetong, samt bred grøft for å hindre eventuelt nedfall og nå veien, og sikringsmengder antas å bli som for vanlig bergskjæring. På grunn av mulighet for en del bergspenninger i tunnelen, må det påregnes noe økt sikring i tunneldelen.

Geoteknikk

Det forventes ikke spesielle geotekniske utfordringer på denne strekningen.

Snøskred og drivsnø

I og med at nye E10 går i tunnel i store deler av parsellen vil forholdet til snøskred og drivsnø bli bedre enn dagens situasjon.

7.16 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

Det er utført en risiko- og sårbarhetsanalyse i forbindelse med planarbeidet.

Sammendrag av helhetlig risikobilde for parsell 16

Metoden som er benyttet i forbindelse med risikoanalysen bygger på HAZID (HAZard IDentification). HAZISD er en etablert metode for kvalitativ risikoanalyse. Den er definert i Veileder for risikoanalyser av vegtunneler (Rapport TS 2007:11), samt Veileder for risikovurdering av vegtrafikken (Håndbok V721, 2014).

Det er mange ulykker på dagens vegstrekning. 15 ulykker på 37 år. Det er 50/60 og 80 km/t på strekningen. Ulykkene er både utforkjøring på høyre og venstre side, påkjørsel bakfra, møteulykker ved forbikjøring og svinging. Det er ingen MC-ulykke registrert. Det er ingen ulykke med dyr involvert.

Dersom veganlegget bygges etter dagens standard, vil det ikke medføre noen utstrakt risiko når det er ferdig. Vegen vil da dekket av de krav og ønsker som finnes i sjekklistene som er lagt som grunnlag for risikovurderingen. Utbyggingen vil gi en bedre ulykkes- og hendelses-situasjon enn ved dagens veganlegg. Dette gjelder for både den tilknytning til eksisterende veg som skal skje, samt nye vegtraseer og bruer. Vegen anses å bli tryggere enn i dag når den er ferdig. Det blir en mer lettlest og logisk veg. Det vil bli lettere og raskere å komme fram på et slikt nytt vegnett. Samtidig kan dette medføre uønsket fart ved at vegen blir lettere og bedre å kjøre.

8 Gjennomføring av forslag til plan

8.1 Fremdrift og finansiering – utbyggingsrekkefølge

Parsellen er av Stortinget prioritert i gjeldende Nasjonal Transportplan (NTP) 2014–2023 med byggestart i perioden 2018–2023. Nærmere avklaring om fremdrift vil trolig komme når neste Stortingsmelding om NTP 2018–2029 behandles i juni 2017. Stortingsproposisjon om fremdrift og finansiering av prosjektet vil trolig besluttes tidligst 2. halvår 2017.

8.2 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Det vil ikke være risiko knyttet opp mot ordinær trafikkavvikling i anleggsperioden på denne parsellen, da det finnes eksisterende veg som kan benyttes og parsellen ikke skal bygges ut i nær tilknytning til denne, med unntak av tilkoplinger til eksisterende veg og anleggstrafikk i Bogen.

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

Sikker jobb i byggefasen (SHA)

Under denne delen er det vurdert om det er momenter som vil ha risiko knyttet til seg i anleggsperioden, sett i forhold til at det skal gjøres en sikker jobb i anleggsfasen (SHA – Sikkerhet, helse og Arbeidsmiljø).

Formålet er at det skal være gode og sikre forhold for de som skal jobbe på og ved vegen. 3. person skal ikke bli påført unødig skade eller ubehag. I denne fasen er det kun bemerket en del momenter som må tas med i det videre arbeidet, og på et overordnet nivå. Det vil være utførende entreprenør som vi ha ansvar for å lage detaljerte planer for sikkerhet, helse og arbeidsmiljø. Utarbeidelse av overordna, men mer detaljert SHA-plan er byggherreansvar i byggeplanfasen.

I hovedsak er det snakk om følgende forhold:

Tema	Momenter til videre arbeid
Arbeid som innebærer særlig risiko	Arbeid med og på bru. Arbeid med kulverter og evt skjæringer.
Anvendelse av helse- og miljøfarlige stoffer og materialer	Arbeid med sprengstoff.
Arbeidsprosesser med særlig risiko som skal utføres i områder som samtidig vil være arbeids- ferdels- eller oppholdsområde for andre	Turområder og friluftsområder på strekningen. Arbeid på eksisterende veg med i sentrumsområde.
Andre forhold som byggherre gjør oppmerksom på og som må tas med i det videre arbeidet	Høyspent- og lavspenningledninger som krysser eller er nær veganlegget.

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 «Styring av utbygging-, drifts- og vedlikeholdsprosjekt» stiller krav til at det skal utarbeides en Ytre Miljøplan på alle prosjekt.

Tema	Problemstillinger/vurderinger
Støy	<ul style="list-style-type: none"> Støyskjerming for berørt bebyggelse
Forurensing av jord og vann	<ul style="list-style-type: none"> Riggområde og steder for drivstofflager og drivstoffylling, oljeskift etc skal lokaliseres med minimum 10 meter avstand til bekk/vassdrag, samt at midler for å binde evt oljesøl skal finnes på slike steder. Det må installeres renseløsninger for vaskevann knyttet til tunnelene (permanent fase). Det må ledes til god infiltrasjon i terreng eller etableres tilstrekkelig god rensing som sikrer god vannkvalitet i nærliggende vannforekomster også i anleggsfasen.
Naturmangfold	<ul style="list-style-type: none"> Jordmasser/toppdekket som fjernes i anlegget brukes som toppdekke/frøbank på sideareal.
Kulturminner og kulturmiljø	<ul style="list-style-type: none"> Anleggsvirksomhet tett opp til kulturmiljøer og enkeltminner skal unngås der det er mulig. Lokaliteter med kulturminner i nærhet til tiltaket skal sikres for å hindre ferdsel i båndlagte soner.
Naturressurser	<ul style="list-style-type: none"> For alle jordbruksareal hvor fulldyrket eller overflatedyrket jord er planlagt beslaglagt skal jord mellomlagres. Jorda kan så tilbakeføres til areal som kun blir midlertidig brukt i anleggsfasen. Midlertidige riggområder eller mellomlagring av utstyr skal gjøres på allerede opparbeidet areal eller i utmark langs veg.

9 Oversikt over innspill i forbindelse med varsel om reguleringsplanstart

9.1 Innspill fra Evenes kommune

Innspill fra Evenes kommune 30/11-15	Kommentar SVV
<ol style="list-style-type: none"> Ivareta sikker og god adkomst til Evenes flyplass og eksisterende og planlagt næringsareal i området. Gangveiløsninger må også sikres i dette området. Ved konsept 3 må kryss legges nær Evenes flyplass. Innspill fra Forsvarsbygg om at kurvatur for E10 langs Evenes flystasjon må ivaretas. Forsvaret har også behov for direkte adkomst fra sitt anlegg til E10 for bruk i krise. Gang og sykkelvei må utredes ved kryss E10/Fv724/Fv722. Evenes kommune anbefaler øvre trase med tunnel gjennom Dragvikfjellet. Kollektivstopp ved veikryss til E10 må da tilrettelegges. Etablere rasteplass ved Laksåmarka. Hensynta støyproblematikk ved friluftsområdet Niingen/Strandvann og for bebyggelse i Bogen. Etablere adkomst til Bogen Sentrum i Bogen. Kollektivstopp etableres i Bogen nær opptil kryss, for busser. God tunnelsikring ved eks brann/ulykker o.l. Sikre god adkomst for omkjøringsvei til Østervik-Bogen. Tilrettelegge parkering og adkomstveier til friluftsliv/rekreasjon Eks. Osmarka og Laksåmarka. Forhindre elgpåkjørslar. Sikre god adkomst for grunneiere til utmark. Eks området Evenes-Dravvik. 	<p>9. Innspill tas ikke til følge. Rasteplass ved Laksåmarka etableres ikke. Fotopunkt ovenfor Dragvik har vært vurdert, men ble forkastet pga. for dårlig sikt i avkjøring.</p> <p>10. Tas til følge. Støyskjermer etableres øst for ny E10.</p> <p>13. Tas til orientering. Krav til brannsikring og andre sikringstiltak for tunneler er innarbeidet i vegnormaler og EU-direktiv.</p> <p>15. Tas delvis til følge. Fjellveien er sikret med kulvert i planen. Parkering er ikke regulert.</p> <p>16. Tas delvis til følge. Det legges ikke opp til viltgjerd i reguleringsplanen. Dette må vurderes nærmere i byggeplanfasen.</p> <p>17. Tas delvis til følge. Utmarksområdene sør for ny E10 betjenes fra dagens E10. Det legges ikke til rette for driftsavkjørsler fra ny E10.</p>

9.2 Innspill fra berørte, Evenes kommune – parsell 16

Mimenr	Dato	Avsender	Gnr/Bnr	Sak	Svar
15/200 838-8	27/11-15	Kari Bergholt m flere grunneiere	22/13	Ønsker vegtrase 1 gjennom Dragvik. Sjekke rødliste arter innenfor trase 2. Hvis alt. 2 blir valgt må veien legges utenom all dyrket mark. Dvs ovenfor der den nå er foreslått. Dette vil skjerm nær miljøet, verne jordbruket mm.	Innspill er delvis tatt til følge. Det øvre alternativet er valgt. Både for å eliminere Dragvikbakken og få vegen bort fra bebyggelse. Vegen er forsøkt lagt unna dyrka mark, så langt det har vært mulig.
15/200 838-9	24/11-15	Asbjørn Hjertvik	22/20, 41, 50 og 51	Ønsker at trase 2 legges lenger opp og utenfor	Innspill delvis tatt til følge. Traseen er forsøkt

		m/flere grunneiere.		bebyggelse og dyrket mark. Støyskjerming må etableres. Ivareta vanntilførsel/ Brønn. Sjelden fugl (svarthalespove) ved Dragvik og bør sjekkes nærmere.	lagt utenom dyrka mark så langt det har latt seg gjøre. Krav om lokal støyskjerming i bestemmelsene. Vanntilførsel og brønner er sikret i bestemmelsene. Sjelden fugl er ikke lokalisert, men virkningene for fuglelivet er gjort rede for i kap. 7.10.
15/200 824-10	26/11-15	Astrid Eriksen	22/13	Ønsker veitrase 1 gjennom Dragvik. Trase 2 vil dele vår eiendom i 2. Ved valg av trase 2 må veg legges lenger opp fra nærmiljøet og utenom all dyrket mark osv.	Innspill er delvis tatt til følge. Det øvre alternativet er valgt. Både for å eliminere Dragvikbakken og få vegen bort fra bebyggelse. Veggen er forsøkt lagt unna dyrka mark, så langt det har vært mulig.
15/200 838-14	20/11-15	Kari Bergholt	22/13	Ønsker vegtrase 1 gjennom Dragvik. Sjekkerødliste arter. Ved valg av trase 2 må veg legges lenger opp fra nærmiljøet og utenom all dyrket	Innspill er delvis tatt til følge. Det øvre alternativet er valgt. Både for å eliminere Dragvikbakken og få vegen bort fra bebyggelse. Veggen er forsøkt lagt unna dyrka mark, så langt det har vært mulig.
15/200 838-15	27/11-15	Brit Eriksen	22/13	Ønsker vegtrase 1 gjennom Dragvik. Sjekkerødliste arter. Ved valg av trase 2 må veg legges lenger opp fra nærmiljøet og utenom all dyrket	Innspill er delvis tatt til følge. Det øvre alternativet er valgt. Både for å eliminere Dragvikbakken og få vegen bort fra bebyggelse. Veggen er forsøkt lagt unna dyrka mark, så langt det har vært mulig.

	Dragvik, samt fjellveien.	
Bogen grunneierlag	ber om at SVV ikke vedtar løsninger som kan innvirke negativt på vassdraget og bestandene av anadrome fiskearter.	Forholdet til Strandelva er særlig sikret i bestemmelsene til planen. En ytre miljø plan skal også omhandle temaet.

Merknader fra planprogram

Etter planprogrammet lå ute på høring kom det inn flere innspill som man skulle se nærmere på i planleggingsfasen. Tabellen under gjengir de innspill som ikke kom inn på nytt når planen formelt varslet oppstart, eller ved offentlig ettersyn.

Avsender	Sak	Svar
Heidi Olsborg	En evt. trase 2 over Dragvik bør vektlegge busstopp på toppen av Dragvikbakken, med bedre påkjørsel fra nye Hålogalandsvegen til Lakså og	Tatt delvis til følge. Det legges ikke opp til busstopp på denne parsellen. Fjellveien er regulert med undergang og bedre stigningsforhold enn i dag.

10 Grunneierliste

Parsellnr.	Kommunenr.	Gnr.	Bnr.
16	1853	22	1
16	1853	22	2
16	1853	22	3,54
16	1853	22	3,54
16	1853	22	4
16	1853	22	4
16	1853	22	5
16	1853	22	7
16	1853	22	8
16	1853	22	10
16	1853	22	12
16	1853	22	12
16	1853	22	12
16	1853	22	12
16	1853	22	12
16	1853	22	12
16	1853	22	12
16	1853	22	12
16	1853	22	12
16	1853	22	12
16	1853	22	12
16	1853	22	13
16	1853	22	13
16	1853	22	13
16	1853	22	13
16	1853	22	13
16	1853	22	14,42
16	1853	22	14,42
16	1853	22	16
16	1853	22	16
16	1853	22	16
16	1853	22	17
16	1853	22	20
16	1853	22	21,44
16	1853	22	25
16	1853	22	27
16	1853	22	27
16	1853	22	28
16	1853	22	30

16	1853	22	31
16	1853	22	31
16	1853	22	32
16	1853	22	33
16	1853	22	34
16	1853	22	35
16	1853	22	40
16	1853	22	41
16	1853	22	45
16	1853	22	46
16	1853	22	50
16	1853	22	50
16	1853	22	19,23
16	1853	22	22,24,29,43
16	1853	22	3,49,54
16	1853	22	6,55
16	1853	22	9,10,11
16	1853	23	1,76
16	1853	23	5,124
16	1853	23	6
16	1853	23	7
16	1853	23	7
16	1853	23	7
16	1853	23	8
16	1853	23	8
16	1853	23	8
16	1853	23	8
16	1853	23	14
16	1853	23	17,113
16	1853	23	19
16	1853	23	19
16	1853	23	19
16	1853	23	22,56
16	1853	23	29
16	1853	23	31

16	1853	23	32
16	1853	23	32
16	1853	23	34
16	1853	23	38
16	1853	23	38
16	1853	23	39
16	1853	23	45
16	1853	23	46,48
16	1853	23	48
16	1853	23	48
16	1853	23	55
16	1853	23	59
16	1853	23	65
16	1853	23	67
16	1853	23	67
16	1853	23	67
16	1853	23	88
16	1853	23	96
16	1853	23	101
16	1853	23	103
16	1853	23	103
16	1853	23	108
16	1853	23	110
16	1853	23	120,159
16	1853	23	120,159
16	1853	23	141
16	1853	23	144
16	1853	23	150
16	1853	23	162
16	1853	23	133,135
16	1853	23	16,125,158
16	1853	23	27,93,122
16	1853	23	53,107
16	1853	23	60,119,121
16	1853	23	69,140

11 Vedlegg

1. Reguleringsplankart
2. Reguleringsplanbestemmelser
3. Illustrasjonshefte
4. Rapport fra ROS-analyse
5. Formingsveileder Hålogalandsvegen
6. Konsekvensutredninger Hålogalandsvegen
7. Merknader fra sektormyndigheter og kommuner mottatt ifm reguleringsplanstart Hålogalandsvegen

12 Kildehenvisning delrapporter

Utfører	Tema rapport	Når.
Rambøll	Konsekvensutredning lokal og regional utvikling	jan.16
Reinertsen	Støyrapport	okt.16
Statens vegvesen	Risikoanalyse for Hålogalandsvegen – e10/Rv83/Rv85	
NIKU	Kulturmiljø	sep.16
Statens vegvesen	Konsekvensutredning Landskapsbilde	okt.16
Statens vegvesen	Formingsveileder	mar.16
Ecofact	Naturmangfold	nov.16
Sweco, Norge	Naturressurser	okt.16
Sweco, Norge	Nærmiljø og friluftsliv	okt.16
Protect Sápmi	Reindriftsfaglig utredning Grovfjord, Kanstadjord, Kongsvikdalen, Tjeldøya	aug.16
Sweco, Norge	Fagutredning sammenstilling fagtema reindrift	okt.16