



Statens vegvesen

PLANPROGRAM

HØRINGSUTGAVE



TOMAS ROLLAND, SW

HÅLOGALANDSVEGEN

E10/RV85/RV83

1.0 INNLEDNING	2
1.1 Fra Konseptvalgutredning til reguleringsplan	4
1.2 Statlig plan	7
2.0 HVA ER ET PLANPROGRAM OG EN REGULERINGSPLAN	9
2.1 Planprogram	9
2.2 Reguleringsplan med konsekvensutredning	10
3.0 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING	11
3.1 Planprosess	11
3.2 Medvirkning	11
3.3 Samarbeid med berørte myndigheter	14
4.0 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET	15
4.1 Planområdet	15
4.2 Bakgrunn for planarbeidet	17
4.3 Målsetting for prosjektet	18
4.4 Valg av vegstandard	19
5.0 RAMMER OG PREMISSER FOR PLANARBEIDET	20
5.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging	20
5.2 Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging	20
5.3 Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen	21
5.4 Nasjonal transportplan	21
5.5 Konseptvalgutredning	21
5.6 Planstatus for området	22
6.0 UTREDNINGSTEMA OG PROBLEMSTILLINGER	24
6.1 Alternativer som foreslås utredet	24
6.2 Metode	27
6.3 Prissatte konsekvenser	28
6.4 Ikke-prissatte konsekvenser	30
6.5 Risiko og sårbarhetsanalyse	36
6.6 Tema som skal behandles i planbeskrivelsen	36
Vedlegg:	40

1.0 INNLEDNING

Statens vegvesen har startet arbeidet med reguleringsplaner for ny E10 Snubba i Evenes – Gullsfjordbotn, rv.83 Tjeldsund bru – Harstad og rv.85 Gullsfjordbotn – Sortland, fra nå av kalt Hålogalandsvegen. Reguleringsplanen skal gjennomføres med statlig plan og planarbeidet skal resultere i vedtatte reguleringsplaner. Statens vegvesen Region nord, ved prosjektavdelingen, er prosjekteier og har ansvaret for planlegging og bygging av Hålogalandsvegen. Strekningen er totalt 160 km og deles opp i planleggingsparseller, men behandles som en helhetlig plan.

Bakgrunn for utbyggingen er at dagens veg har lav standard i forhold til vegens funksjon som hovedfartsveg mellom regionene, spesielt med tanke på næringsutvikling og regional utvikling. Formålet med planarbeidet er at i 2040 skal Hålogalandsvegen ha et godt og trafiksikkert transportsystem som knytter regionen tett sammen, og som gir gode forutsetninger for næringsutvikling og regional utvikling.

Dette planprogrammet gjelder for reguleringsplan med konsekvensutredning for Hålogalandsvegen.

Formålet med reguleringsplanene er å fastlegge beliggenhet og utforming av Hålogalandsvegen langs E10, Rv85 og Rv83, med tilhørende vegnett, tekniske anlegg, tilstøtende terreng, massedeponier, anleggsveger, driftsveger med mer.

I vedlagt silingsrapport er det gjort en overordnet vurdering av alternativer flere delområder. I de fleste delområdene tas det sikte på å utforme forslag til reguleringsplan og konsekvensutredning for bare ett av alternativene, men i noen tilfeller kan det bli nødvendig å starte prosess på to alternativer for å ta et endelig valg tuftet på kartlagte konsekvenser. I silingsrapporten er det vurdert til sammen 90 nye veg- og tunnelltraséer og 40 av disse foreslås utredet videre, i tillegg til eksisterende trasé langs store deler av strekningen. Det vil være ulike utredningsbehov for de anbefalte traseene og det bes om tilbakemelding på disse og eventuelle forslag til nye traseer. Det er i tillegg mulig å be om at forkastede traseer vurderes på nytt. I silingsrapporten er det gjort overordnede vurderinger i forhold til rammer og premisser og det bes om tilbakemelding på SVVs vurderinger og anbefalinger.

Gjennom behandlingen av planprogrammet vil det også tas stilling til hvilket alternativ som videreføres som et konkret reguleringsarbeid etter plan- og bygningsloven (jfr.§14 i forskrift om konsekvensutredning). Varsel om planstart vil derfor komme etter fastsatt planprogram.

Formålet med konsekvensutredningen (KU) er å få fram de vesentlige konsekvensene vegalternativet vil medføre med hensyn til miljø og samfunn. Dette skal sikre at det tas hensyn til virkningene ved videre planlegging og ved beslutning om, og på hvilke vilkår, tiltaket skal gjennomføres.

Forslag til planprogram er sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i fra 22.1.2014 til 6.3.2015. Dokumentene er tilgjengelig på vegvesenets nettside <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/halogalandsvegen> og på kommunens nettside.

Det planlegges folkemøter i alle de berørte kommunene på planprogrammet i ukene 4,5 og 6 i 2015. Det vil også avholdes folkemøter i forbindelse med reguleringsplanene i løpet av planperioden. Møtene arrangeres i samarbeid med involverte kommuner.

Innspill til planprogrammet herunder alternativer, behov for utredninger eller opplegget for medvirkning sendes innen 6.3.2015 til:

Statens vegvesen Region nord
Postboks 1403
8002 BODØ

Eller firmapost-nord@vegvesen.no

Kontaktperson SVV:
Therese Frivåg Lund
Delprosjektleder Plan
Mobil 47276056
E-post therese.f.lund@vegvesen.no

1.1 Fra Konseptvalgutredning til reguleringsplan

Konseptvalgutredning (KVU) for E10/Rv.85 Evenes–Sortland fra januar 2012 ligger til grunn for planarbeidet. Førrige regjering besluttet at konsept 2 som inkluderer strekningen Snubba i Evenes – Harstad – Sortland, totalt 159 km veg og ca. 15 km tunneler langs E10, Rv.83/Rv.85. Det inkluderer 7 kommuner og 2 fylkeskommuner. Nordland fylke med Evenes, Tjeldsund, Lødingen og Sortland kommune. Troms fylke med Skånland, Harstad og Kvæfjord kommune. Foreløpig kostnadsanslag er på 5 milliarder (fremskrevet fra KVU 2012) med en usikkerhet på $\pm 40\%$.

Regjeringen har besluttet at konseptene K2 og K3 legges til grunn for videre planlegging av strekningen. Samtidig er det besluttet at aktuelle traseer for K3 ikke skal gå gjennom verneområder. Som premiss for behandlingen har det ligget en forutsetning om at ny kryssing av Tjeldsundet (K3) først kan være aktuell når K2 er ferdig bygget. For å ivareta best mulig løsning for konsept 2 og 3 samlet, planlegges det å gjennomføre en kommunedelplan evt. forprosjekt for konsept 3 i 2015.

Statens vegvesen har ambisjon om å behandle strekningen som ett prosjekt og ha vedtatte planer for hele strekningen innen utgangen av 2016. Målet er å ha nødvendig plangrunnlag til at prosjektet kan bli prioritert i Nasjonal transportplan 2018–2027 og tilhørende handlingsprogram.

I «Handlingsprogram 2014–2017 (2023) – Oppfølging av St.meld. nr. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan» følger følgende om prosjektet:

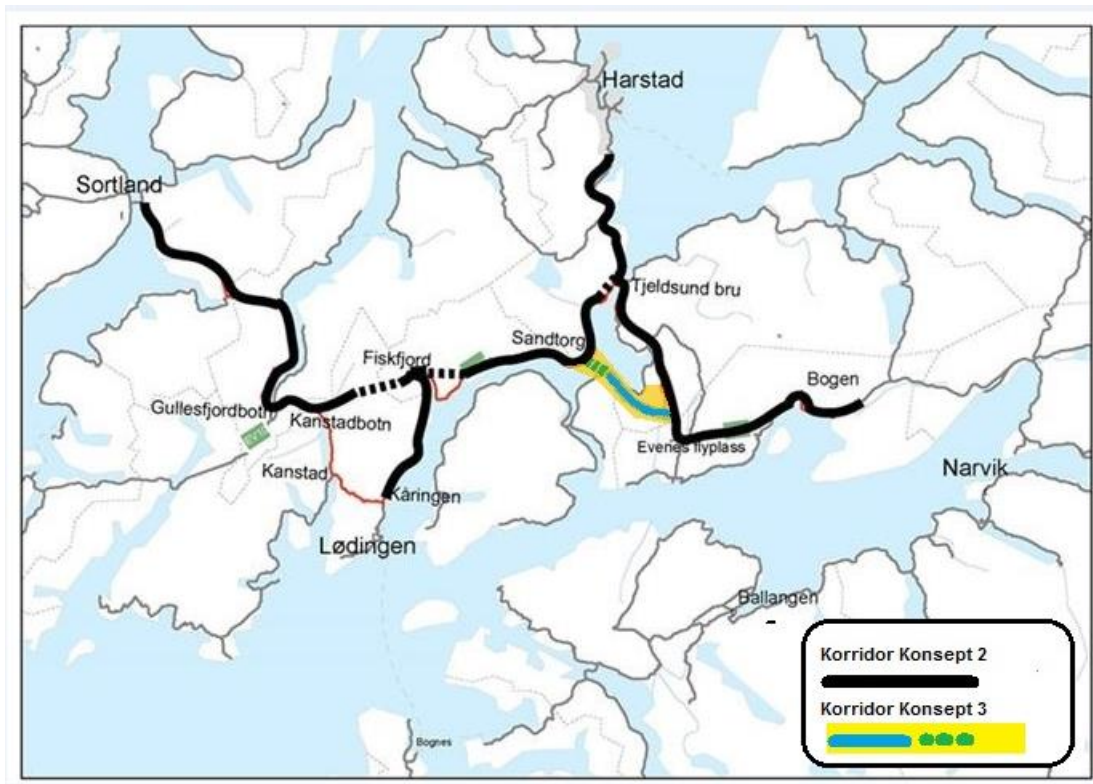
Perioden 2018–2023

.....I siste seksårsperiode legges det opp til å starte utbyggingen av E10/rv85 på strekningen Tjeldsund – Gullesfjordbotn – Langvassbukta i Nordland og Troms. Det er lagt til grunn delvis bompengefinansiering av utbyggingen. Prosjektet vil redusere reisetiden fra Lofoten/Vesterålen til Lødingen, Evenes flyplass, Narvik og Harstad og eliminere flere flaskehalsar for tungtransporten. Prosjektet inngår i KVU/KS1 for E10/rv 85 Evenes – Sortland.

Konseptene

Konsept 2 – omlegginger av vegen og utvidelse av eksisterende trase.

Konsept 3 – innebærer i tillegg til konsept 2 en 12 km undersjøisk tunnel eller bru med veg i dagen over Tjeldsundet.



Planlegging

Statens vegvesen er i oppstartsfase med planlegging av Hålogalandsvegen. Dette blir det største samferdselsprosjektet som noen gang har vært planlagt i Midtre Hålogaland, men effektiv planlegging kan gi mulighet for byggestart allerede i 2018. Vedtatte reguleringsplaner innen utgangen av 2016 forutsetter en effektiv og samkjørt planprosess, noe som er i tråd med regjeringens ønske om å halvere den totale planleggingstiden for store samferdselsprosjekt. Det blir en krevende planleggingsjobb.

For å effektivisere fremdriften er det Kommunal- og moderniseringsdepartementet som fastsetter planprogram og fatter endelig planvedtak. For å ytterligere effektivisere planleggingstiden legges det opp til å starte rett på arbeid med reguleringsplan med konsekvensregulering, uten å gå veien om kommunedelplan.

Begrunnelse for å gå direkte på reguleringsplan er som følger:

- De prinsipielle valg er tatt i konseptvalgutredning
- Det vil hovedsakelig være utvidelse av eksisterende trase
- Planleggingstiden vil bli vesentlig kortere

Det legges opp til et utvidet planprogram med en siling av alternativer i planprogramfasen.

Planlegging etter PBL og prosjekt fremdrift gir viktige milepæler for prosjektet:

- Planlegging igangsatt våren 2014
- Forprosjekt plan 30.6 – 30.11.2014, drøfting av alternative traseer med silingsrapport
- Søknad om statlig plan 25.9.2014
- Desember 2014: Beslutning om statlig plan
- Januar 2015: Forslag til planprogram til offentlig ettersyn
- Mars 2015: Høringsfrist planprogram
- Mai 2015: Statlig fastsatt planprogram
- Mai 2015: Kunngjøring av planoppstart
- Juni/juli 2016: Høring/offentlig ettersyn av reguleringsplan og konsekvensutredning
- Desember 2016: Vedtatte reguleringsplaner (med KU)

Forprosjekt

Gjennom forberedelsen til planprosessen har Statens vegvesen funnet det hensiktsmessig og mest effektivt å ikke gå vegen om kommunedelplan for prosjektet. Statens vegvesen har gjennomført en omfattende silingsprosess, der det er tatt utgangspunkt i et bredt alternativsøk. Etter at uaktuelle veglinjer har blitt tatt bort, står vi i noen delområder igjen med en trase som det foreslås å lage reguleringsplan for. I andre delområder er det fortsatt flere aktuelle traseer.

Dette ble gjennomført som et forprosjekt og arbeidet er et godt grunnlag for den videre planleggingen. Geologer, vegplanleggere, rådgiver på kulturmiljø, landskapsarkitekter, miljø- og naturrådgivere og geoteknikere har vært involvert i prosjektet og flere har ute i feltet for å gjøre nødvendige undersøkelser.

Forprosjektet har:

- Avgrenset/utelukket alternativer som åpenbart ikke er mulig å gå videre med.
- Avgrenset/konkretisert planområdet som grunnlag for arealplanleggingen
- Beskrevet hvilke konsekvenser som må utredes og hvilke undersøkelser som må gjøres i det videre planarbeidet

Arbeidet har resultert i en silingsrapport som er vedlagt planprogrammet.

1.2 Statlig plan

Statlig plan innebærer at vedtaksmyndigheten overføres fra kommunene til staten ved Kommunal- og moderniseringsdepartementet, men at planarbeidet ellers følger samme prosessregler som ordinær kommunal planlegging. Det er ikke innsigelses- eller klageadgang til statlig plan.

I Stortingsmelding 26 (2012–2013) om Nasjonal transportplan 2014–2023» (NTP) er det gitt signal om at statlig plan skal brukes mer aktivt i samferdselssaker. I de tilfellene statlig plan har vært brukt for samferdselssaker så langt, har dette blitt besluttet i slutfasen av planleggingen. Hålogalandsvegen er i NTP vurdert som mulig *«prioritert prosjekt»*, sammen med noen få andre prosjekter. Statlig plan skal vurderes for *«særskilte prioriterte prosjekt»*, jf. nærmere omtale i kapittel 6.2.1. Bruk av statlig plan er nærmere omtalt i kapittel 6.3.1.4 *«Vurderingskriterier for mer aktiv bruk av statlig plan og statlig planprogram»*.

I Nasjonal Transportplan fremkommer det at spørsmålet om bruk av statlig plan og statlig planprogram skal vurderes på et tidlig tidspunkt i planprosessen og bør drøftes med berørte kommuner ved oppstart av planarbeidet. Statens vegvesen Region nord inviterte derfor politisk ledelse i berørte kommuner til et informasjonsmøte den 10. juni 2014, hvor også bruk av statlig plan og plannivå ble drøftet. Kommunene stilte seg positive til bruk av statlig plan.

Sammendrag av kommunenes uttalelser:

Kommune	Dato	Vedtak
Lødingen	20.6.2014	Lødingen kommune mener at Statens vegvesen bør vurdere bruk av statlig reguleringsplan.
Skånland	26.6.2014	Skånland kommune synes det er riktig at planleggingen kan gjennomføres gjennom en statlig reguleringsplan.
Kvæfjord	1.7.2014	Kvæfjord kommune mener at Statens vegvesen bør vurdere bruk av statlig reguleringsplan.
Evenes	14.7.2014	Evenes kommune gir sin tilslutning til at planarbeidet bør gjennomføres som en statlig plan.
Tjeldsund	14.7.2014	Tjeldsund kommune stiller seg positiv til bruk av statlig plan i prosjekt Hålogalandsvegen.
Harstad	4.9.2014	Harstad kommune støtter bruk av statlig reguleringsplan.
Sortland	19.8.2014	Bruk av statlig plan vil antakelig være en helhetlig, effektiv og ressursbesparende måte å detaljplanlegge Hålogalandsvegen på og Sortland kommune stiller seg positiv til denne løsningen.

NTP 2014–2023 angir følgende kriterier som aktuelle for bruk av statlig plan:

- Det er viktig med rask gjennomføring av planprosessen
- Det er større prosjekt som berører to eller flere kommuner, og der det er stor uenighet mellom kommunene i valg av løsning
- Det er store konflikter mellom lokale, regionale og nasjonale interesser
- Det er et ønske fra lokale myndigheter at planen behandles som statlig plan

Samtlige kommuner og begge fylkeskommunene har vært positive til bruk av statlig plan.

Søknaden om bruk av statlig plan ble sendt høsten 2014, og Kommunal- og moderniseringsdepartementet har etter anmodning fra Samferdselsdepartementet besluttet at prosjektet skal behandles som statlig plan i brev av 22.12.15.

2.0 HVA ER ET PLANPROGRAM OG EN REGULERINGSPLAN

2.1 Planprogram

Planprogrammet utgjør første steg i arbeidet med reguleringsplan for Hålogalandsvegen. I dette prosjektet er planprogrammet utvidet med en vedlagt silingsrapport.

Planprogrammet skal klargjøre formålet med planarbeidet og avklare rammer og premisser for den videre prosessen. I dette høringsutkastet til planprogram foreslås 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.

Dersom berørte regionale og statlige myndigheter, på grunnlag av forslag til planprogram vurderer at planen kan komme i konflikt med viktige hensyn, skal dette framgå av uttalelsen til forslaget til planprogram. Regionale og statlige myndigheter skal så langt det er mulig gi synspunkter på om planforslag bør fremmes, hva som i tilfelle bør utredes og hvilke avbøtende tiltak som bør vurderes.

KU-forskriften § 12 angir at det kan utarbeides og fastsettes planprogram som grunnlag for senere oppstart av planarbeid, hvor planprogrammet kan bidra til å avklare overordnede rammebetingelser og valg av grep for det videre planarbeidet. I slike situasjoner kan også planprogrammet legges til grunn for arbeidet med flere reguleringsplaner innenfor et større område.

Planprogrammet kan med andre ord benyttes som et verktøy for å avklare lokaliseringsvalg. Prosjekt Hålogalandsvegen legger opp til å bruke planprogrammet som et fleksibelt verktøy for å sile trasealternativer i parseller der det er flere aktuelle. I noen delområder er målet å beslutte traseer ved hjelp av innspill til planprogram.

Videre skal planprogrammet beskrive opplegg for medvirkning og informasjon, spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt. Det er av stor betydning for planprosessen at alle som har meninger og synspunkter på de ulike problemstillingene planarbeider omfatter, kommer med innspill i en tidlig fase.

Endelig planprogram fastsettes av Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Reguleringsplaner med konsekvensvurdering skal utarbeides på bakgrunn av fastsatt planprogram, eventuelt godkjent konsekvensutredning.

2.2 Reguleringsplan med konsekvensutredning

Reguleringsplan med konsekvensutredning inneholder en skriftlig framstilling med beskrivelse av alternative tiltak, problemer, kostnader og øvrige konsekvenser. Konsekvensene er inndelt i prissatte og ikke prissatte konsekvenser som begge inngår i konsekvensutredningen.

Forslag til reguleringsplan med konsekvensutredning legges ut til offentlig ettersyn slik at berørte parter og interesserte kan komme med merknader. Planen sendes også til statlige og fylkeskommunale instanser (sektormyndigheter) til uttalelse. Plan- og bygningslovens bestemmelser om innsigelse gjelder ikke for statlige reguleringsplaner.

Reguleringsplanene skal i denne saken vedtas av Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Det er ikke anledning til å klage på statlig vedtatt reguleringsplan. Vedtatt reguleringsplan gir Statens vegvesen rettslig grunnlag for erverv av eiendom til vegformål.

Reguleringsplanen er det formelle grunnlaget for å få tillatelse til å bygge. Loven fastlegger at det skal ligge godkjent reguleringsplan til grunn for alle «større» bygge- og anleggstiltak. En reguleringsplan er et arealplankart med tilhørende planbeskrivelse og bestemmelser som fastlegger bruk og vern i bestemte områder, og som gir grunnlag for avklaring av hvilke bygge- og anleggstiltak som kan gjennomføres i planområdet. (se også § 12-1 i plan- og bygningsloven (pbl)).

I forskrift om konsekvensutredning åpnes det i § 12 for å benytte planprogrammet til å ta stilling til hvilke alternative lokaliteter man velger å videreføre som et konkret reguleringsplanarbeid etter plan- og bygningsloven. Statens vegvesen ønsker derfor å gå, i en åpen og bred prosess, ut med alternativsøk som grunnlag for å sile bort uaktuelle linjer på bakgrunn av innsamlet kunnskap om prissatte og ikke prissatte temaer.

Normalt benyttes kommunedelplan til å fastlegge trase i vegplanleggingen. KVV-beslutningen fastlegger i dette tilfellet konsept i så stor grad at SVV mener den nærmere avklaring av trase kan skje gjennom høring og fastsettelse av planprogrammet. Det er laget en utredning (silingsrapport) som en del av forberedelsen av planprogrammet. Tiltakets størrelse og potensiale for konflikt, innebærer at detaljreguleringen må behandles etter forskrift om konsekvensutredninger. Viktige tema i konsekvensutredningen vil være reindrift, kulturminner, nærmiljø og delvis også naturmiljø og landskap der det er aktuelt.

3.0 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

3.1 Planprosess

Gjennomføring av tiltaket forutsetter at det holdes et høyt tempo i planprosessen. Tidsrammen er stram og er basert på at planleggingen gjennomføres uten unødige forsinkelser. Et viktig formål med planprogrammet med vedlagt silingsrapport, er å få avklart trase for det videre reguleringsarbeidet. Innspill fra sektormyndigheter, kommuner, frivillige organisasjoner og befolkning for øvrig vil utgjøre en viktig del av beslutningsgrunnlaget.

I utgangspunktet er det ønskelig å komme frem til ett trasealternativ som skal detaljreguleres og konsekvensutredes. Dersom høringen av planprogrammet tilsier at dette ikke er mulig, kan det bli nødvendig å gjennomføre supplerende utredninger før trase kan velges. Om nødvendig kan det måtte gjennomføres en fullstendig konsekvensutredning før detaljreguleringsarbeidet starter. Dersom gjennomførte utredninger ikke gir grunnlag for å velge ett trasealternativ for hele strekningen, kan det på delstrekninger bli aktuelt å regulere flere alternativer.

3.2 Medvirkning

Selv om det legges opp til effektiv planlegging i prosjektet, skal ikke dette gå på bekostning av prosess og kvalitet. Det forutsettes at bruk av statlig plan ikke skal føre til mindre åpenhet i planprosessen og redusert mulighet for de berørte til å medvirke. Det legges opp til å gjennomføre folkemøter underveis i planprosessen, både i forbindelse med høring av planprogram og høring av planforslag.

Et stort utbyggingsprosjekt må gjennom flere runder med planlegging. Jo lenger ut i planleggingsprosessen en kommer, jo mer detaljert blir planene.

Oversikt over beslutningsprosesser og anledning til å medvirke:

<i>Tid</i>	<i>Milepel</i>	<i>Medvirkning</i>
Januar 2015	Forslag til planprogram med silingsrapport på offentlig ettersyn	Høring Folkemøter i berørte kommuner
Mai 2015	Fastsatt planprogram	Basert på innspill Statlig beslutning
Mai 2015	Varsel om planstart for reguleringsplan med KU der det er et alternativ til trase	Skriftlige innspill Folkemøter i berørte kommuner
Mai 2015	KU for valg av alternative traseer på de strekninger der det er aktuelt	<i>Avhengig av hvilken gjennomføringsmodell som blir valgt</i>
Juni/juli 2016	Reguleringsplan med KU for de enkelte kommuner/delstrekninger legges ut på høring	Skriftlige innspill
Desember 2016	Vedtatt reguleringsplan (med KU)	Statlig vedtak

Deltakelse gir bedre planer

Det er ikke mulig for oss i Statens vegvesen å vite alt om lokale forhold. Derfor vil vi gjerne at de som er berørt av eller interessert i en vegutbygging kommer med innspill. Vår erfaring er derfor at vi får bedre planer når kommuner, offentlige etater, grunneiere, innbyggere, brukere av planområdet og andre deltar aktivt i planprosessen. Alle kan gi innspill til planprogrammet og senere planarbeid.

Hva kan eller bør det gis innspill på til planprogrammet?

- Synspunkter på silingsrapporten
- Hvilke alternativer og temaer som skal utredes i de neste planfasene.
- Hvordan informasjon og medvirkning bør gjennomføres i senere planfaser.

Når og hvordan ønsker Statens vegvesen innspill?

- Når planprogrammet legges ut til offentlig høring.
- Høringsperiode og frist for innspill samt åpne møter blir annonsert i lokalpressen og på vegvesen.no.
- Innspillene bør være skriftlige, men på de åpne møtene er det mulig å gi muntlige innspill.

Folkemøter

Det er lagt opp til åpne informasjonsmøter i forbindelse med planprogram, varsel om oppstart av planarbeidet og et møte under høringen av planforslaget.

Dato for folkemøter i forbindelse med planprogram er allerede fastsatt og vil bli annonsert i lokalaviser:

Lødingen kommune	27.1.2015
Harstad kommune	28.1.2015
Kvæfjord og Sortland kommuner	29.1.2015
Evenes kommune	2.2.2015
Tjeldsund kommune	3.2.2015
Skånland kommune	5.2.2015

Statens vegvesen og kommunene har som målsetting å gi god informasjon om planarbeidet, slik at alle parter har god innsikt i planprosessen og i foreslåtte løsninger og konsekvenser av disse.

Informasjon om prosjektet og aktuelle dokumenter legges fortløpende ut på vår nettside og facebookside:

<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/halogalandsvegen>

<https://www.facebook.com/halogalandsvegen>

Statens vegvesen har som tiltakshaver hovedansvaret for utarbeidelsen av reguleringsplanen og vil sammen med kommunen stå som hovedansvarlig for informasjon om planarbeidet. Gjennom informasjonsarbeidet ønsker man å oppnå lokal medvirkning i planarbeidet.

3.3 Samarbeid med berørte myndigheter

Det er registrert store lokale, regionale og nasjonale verdier knyttet til reindrift, kulturminner og delvis også naturmiljø. Den videre planprosessen vil avdekke om det blir reelle konflikter med disse verdiene i valg av trase. Ambisjonen for planarbeidet er å ta hensyn til disse verdiene så langt det lar seg gjøre.

Planforum

Alle store arealsaker behandles vanligvis i planforum i den enkelte fylkeskommune. Siden Hålogalandsvegen strekker seg over to fylker, Nordland og Troms, er det avholdt ett stort planforum med begge fylkene, alle berørte kommuner og sektormyndighet 28.10.2014. Det planlegges et nytt møte i planforum i februar 2015. Ytterligere møter vil bli avholdt ved behov.

Politisk referansegruppe

Prosjektet arrangerte et oppstartsmøte med alle involverte kommuner i juni. Her ble det besluttet at ordførerne, fylkesråd for samferdsel i begge fylkene og politisk ledere av regionrådene skal være referansegruppe for prosjektet. Nytt referansegruppemøte ble avholdt i desember 2014 for å diskutere silingsrapport.

Mål med politisk referansegruppe er:

- forankre prosess og fremdrift i kommunene
- drøfte hvordan en best kan sikre at medvirkning blir tatt vare på i en statlig planprosess
- få fram innvendinger mot alternative løsninger så tidlig som mulig
- være diskusjonspartner for alternative løsninger
- sikre innsyn og full åpenhet i prosjektet

Referansegruppen møtes ved behov.

Konsultasjoner med reinbeitedistrikt og sameting

Prosjekter skal følge *Prosedyrer for konsultasjoner mellom statlige myndigheter og Sametinget* med spesiell vekt på generelle bestemmelser om konsultasjonsprosedyrene og behov. Konsultasjonene skal foregå i god tro og med målsetning om å oppnå enighet.

Med utgangspunkt i Sametingets planveileder deltar Sametinget med informasjon av betydning for planleggingen til planmyndighetene.

Det er gjennomført en innledende konsultasjon med Sametinget den 28.11.2014. I tillegg har Sametinget fått tilsendt planprogrammet med mulighet for innspill før det blir lagt ut på høring. Vi vil i samarbeid med Sametinget avtale hvordan den videre konsultasjon i planarbeidet skal forløpe. Det skal søkes konsultert enighet om sentrale stadier i utrednings- og beslutningsprosessen.

4.0 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET

4.1 Planområdet

E10 Snubba–Gullesfjordbotn (104 km) inngår i en viktig transportkorridor i regionen. Mange strekninger på E10 har vesentlig lavere vegstandard enn det nasjonale krav tilsier. Store deler av riksvegene i prosjektområdet har dårlig vegstandard og stigninger. Dette fører til økt reisetid, økte kostnader og lite forutsigbar transport.

Oppgradering av standard, eliminering av stigninger, redusert reisetid, innkorting av transportavstander og reduksjon av avstandskostnader har vært utløsende for prosjektet Hålogalandsvegen.

Utredningen omfatter i tillegg rv.83 inn mot Harstad byområde i nord (20) km og rv. 85 til Sortland bru i vest (35 km). Prosjektområdet utgjør til sammen Hålogalandsregionen.

Vegens funksjon

E10 har funksjon som transportåre fra E6 til Lofoten og Vesterålen. Sammen med rv. 83 og rv. 85 har vegen også en viktig regional funksjon. Nærmeste stamflyplass er Evenes flyplass, de nærmeste jernbaneterminalene er Narvik og Fauske. Lofoten er et av de mest kjente reiselivsmålene i Nord–Norge og E10 er innfartsåre til Lofoten fra øst. Fiskerinæringen i Lofoten og Vesterålen transporterer fisk østover langs E10, eller sørover via ferge Lødingen – Bognes og i dag transporteres den største andelen østover. Transport til og fra distribusjonsentre i Harstad og Narvik utgjør en betydelig andel av øvrig næringstransport. Trafikken på vegene er størst på rv. 83 mot Harstad, med omkring 4000 kjøretøy pr døgn (KVU 2012). Alle de tre riksvegene har strekninger med lav standard som fører til at reisetiden øker og E10 har i tillegg stigninger som fører til dårlig forutsigbarhet vinterstid.

Universitetssykehuset Nord–Norge har avdelinger i Harstad og Narvik. Nordlandssykehuset har avdelinger i Bodø, Gravdal i Lofoten og Stokmarknes i Vesterålen. Av høyere utdanningsinstitusjoner er Universitetet i Nordland etablert i Bodø, i tillegg er det høyskoler i Harstad og Narvik. Harstad er den største byen i Hålogalandsregionen og har betydelig arbeidspendling fra kommunene rundt. I Ofoten og Sør–Troms er tungindustri og bergverk store næringer. Fiskeri, havbruk og reiseliv er de største næringene i Lofoten og Vesterålen. I 2009 ble 20 % av all fisk i Norge ilandført i Nordland, av dette 65 % i Lofoten og Vesterålen.

Nordland er også et av de største fylkene innen oppdrett, hvor Lofoten og Vesterålen bidrar med en betydelig andel. Fiskeri og havbruksnæringen har hatt en betydelig vekst de siste årene. En betydelig andel fisketransport foregår med bil, fordi dette gir raskest transport fra produsent til marked. Fortsatt vekst i næringen vil gi økt fisketransport på veg. Næringen er avhengig av en vegstandard som gir effektiv og sikker transport.

Vegstandard

Innenfor prosjektstrekningen er E10 utbygd til stamvegstandard mellom Evenes flyplass og Tjeldsundet. Øvrige strekninger har en lavere standard enn dagens vegnormaler krever, i hovedsak knyttet til bredde, geometri og stigning. I særlig grad peker strekningen Fiskfjord – Kanstad seg ut med smal veg og dårlig geometri. Deler av denne strekningen mangler midtlinje.

Tre stigninger på E10, med samlet lengde 4,6 km, er definert som flaskehals for tungtransport. Dette tilsvarer 4 % av strekningen. De stigningene som medfører størst framkommelighetsproblemer for tungtrafikk på glatt føre, ligger vest for Tjeldsund bru og vest for Kåringen.

Langs E10 er en strekning vest for Bogen og en strekning på hver side av Fiskfjorden utsatt for snøskred. Skredfrekvensen er størst vest for Fiskfjorden med et skred hvert 3. år, og stengt veg hvert 10. år.

Rv. 83 har mindre bredde enn vegnormalenes krav, som er 10 meter for trafikk over 4000 kjøretøy pr døgn. En 5 km lang strekning nærmest Tjeldsund bru har i tillegg dårlig geometri. Rv. 85 er utbygd til vegnormal standard fra Lødingen fergeleie til E10. Fra Gullsfjordbotn til kryss med fv. 83 har rv. 85 dårlig geometri, liten bredde og svake skuldre. Videre til Sortlandsbrua har vegen riksvegstandard.

Trafikkutvikling

E10 går fra Luleå i Sverige til Å i Lofoten. Fra E10 gir rv. 85 forbindelse til Lødingen og E6 via fergesambandet Bognes – Lødingen, og fra Gullsfjordbotn til Sortland. Rv. 83 er forbindelse fra E10 til Harstad. Øvrige tettsteder og annen bebyggelse i området har forbindelse til riksvegene via fylkesveger. Fv. 83 med fergesambandet Flesnes – Refsnes er en alternativ forbindelse mellom Sortland og Harstad. De største trafikkmengdene i området er på rv. 83, og på E10 fra Tjeldsund bru mot Evenes, med omkring 4000 kjøretøy pr døgn.

Ulykkessituasjon

Ulykkesfrekvensen på E10 er 0,15, mens normal ulykkesfrekvens for denne vegtypen er 0,17. På rv. 83 skjedde det i perioden 2001 – 2004 gjennomsnittlig 7,3 ulykker, med 14,5 drepte eller skadde personer, pr år. Etter at det ble etablert ATK med 4 fotobokser i 2005 har det vært en nedgang i antall personskadeulykker på ca. 60 %. Også denne vegen har nå lavere ulykkesfrekvens enn normalt for vegtypen. På rv. 85 er strekningen nærmest Sortland bru mest ulykkesutsatt.

4.2 Bakgrunn for planarbeidet

Behov definert i KVV 2012:

- Nasjonale transportkorridorer som strategisk grep for å binde landet sammen
- Fiskeri- og havbruksnæringens behov for raskere transport ut til markedene
- Varetransport ut i regionen fra distribusjonssentrene i Harstad og Narvik
- Persontransport mellom befolkningssentrasjonene og til Evenes flyplass
- Deler av riksvegene i prosjektområdet har dårlig vegstandard og stigninger
- Dette fører til økt reisetid, økte kostnader og lite forutsigbar transport

På bakgrunn av drøfting av behov i KVV prosessen ble det konkludert med at prosjektutløsende behov for Hålogalandsvegen er:

Bedre vilkårene for næringsliv og regional utvikling ved å redusere avstandskostnadene i aksen Sortland – Lødingen – Harstad – Narvik.

Samfunns mål:

Samfunns målet formulerer den samfunnsutviklingen transportsystemet skal bygge opp under. Målet skal inneholde retning og ambisjon, og er knyttet til tiltakets virkning på samfunnet. Det prosjektutløsende behovet er å bedre rammevilkårene for næringsliv og regional utvikling ved å redusere avstandskostnadene, samfunns målet er:

I 2040 skal Hålogalandsregionen ha et godt utbygd transportsystem som knytter regionen tett sammen, og som gir gode forutsetninger for næringsutvikling og regional utvikling.

4.3 Målsetting for prosjektet

Hva vil samfunnet oppnå når vegen er ferdig bygget?

Effektmålene som er omtalt i KVV:

- Redusert reisetid for næringstransport
- Bedre regularitet og robusthet
- Indikator er reduksjon av stigninger som er flaskehals for tungtransport
- God tilrettelegging for lokalt næringsliv, reiselivsnæring og lokalbefolkning
- Reduserte klimagassutslipp
- Antall trafikkulykker reduseres
- Vegnormalenes krav legges til grunn
- Vegsystemet skal kunne bygges ut og tas i bruk i etapper som er realistiske i forhold til tilgjengelige økonomiske midler
- Krav om universell utforming, seilingshøyder, spesifikke krav fra Fylkesmennene og lignende legges til grunn

De viktigste effektmålene som er omtalt i KVV er redusert reisetid for næringstransport og bedre regularitet og robusthet.

Videre planlegging må legge vekt på måloppnåelse, netto nytte og ikke prissatte konsekvenser, der inngrep i forhold til reindrift, kulturminner og naturverdier utgjør de største konfliktene.

4.4 Valg av vegstandard

Ved bygging av ny veg skal vegnormalens kap. C Veger (håndbok N100) legges til grunn. Det legges til rette for å oppnå best aktuelle standard og 90 km/t langs hele strekningen, under forutsetning at dette ikke gir uforholdsmessige høye kostnader. I noen delområder har valg av trase stor betydning for hvilken vegklasse som kan velges. Endelig valg av vegstandard gjøres i planarbeidet.

Følgende standard legges til grunn for prosjektet:

Strekning	Vegklasse	Veg-bredde (m)
E10	H2 (80 km/t)	8,5
	H3 (90 km/t)	8,5
Rv83	H4 (80 km/t)	10,0
Rv85	U-H2 (80 km/t)	8,5
	H2 (80 km/t)	8,5

For tunneler generelt gjelder at disse er kostbare å bygge, drifte og vedlikeholde og kan medføre store masseoverskudd. Lange tunneler gir også redusert reiseopplevelse. Samlet gjør dette at tunneler kun bør etableres der nytten er stor, samt der det ikke finnes andre muligheter. For god oppnåelse av effektmålene, redusert reisetid for næringstransport og bedre regularitet, bør flaskehals for næringstransport unngås. Det er derfor satt spesielt fokus på å unngå stigninger i planleggingen.

5.0 RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET

5.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

De nasjonale forventninger etter Plan- og bygningslovens § 6-1 ble for første gang fastsatt av Regjeringen 24.6.2011. Forventningene skal følges opp i planleggingen etter Plan- og bygningsloven og legges til grunn for Statens deltaking i planleggingen. Følgende forventninger er spesielt sentrale for dette planarbeidet, og sikrer at ulike særlover også må tas med i det videre utredningsarbeidet:

- Regjeringen forventer at areal- og transportplanleggingen samordnes slik at behovet for transport reduseres og grunnlaget for klima- og miljøvennlige transportformer styrkes. Planlegging av sykkel- og gangveier vektlegges. Tilfeldig byspredning skal unngås
- Planleggingen bidrar til å unngå nedbygging av viktige naturtyper, friluftsområder, kulturlandskap og dyrka mark, og inngrep i viktige kulturminner og kulturmiljø. Prosjekter med stor negativ konsekvens for naturmangfold bør i utgangspunktet ikke gjennomføres, og nye traséer bør der det er mulig legges utenfor biologisk viktige områder og truet natur
- Klimagassutslipp, luftforurensning og støy reduseres og forebygges, og at det tas hensyn til klimaendringer i planlegging av ny infrastruktur
- Infrastruktur for kollektivtrafikken, gang- og sykkelvegnett og utbyggingsmønster vurderes i sammenheng for å øke tilgjengeligheten for alle brukere, og at planleggingen bidrar til et sammenhengende og universelt utformet gangnett

5.2 Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Hensikten med retningslinjene er å oppnå samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Retningslinjene skal bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling.

I retningslinjen er følgende er av spesiell interesse for prosjektet:

4.6 Effektiv og sikker trafikkavvikling og god framkommelighet for næringstransport må vektlegges i planleggingen.

4.7 I planleggingen skal det tas hensyn til overordnet grønnstruktur, forsvarlig overvannshåndtering, viktig naturmangfold, god matjord, kulturhistoriske verdier og estetiske kvaliteter. Kulturminner og kulturmiljøer bør tas aktivt i bruk som ressurser i by- og tettstedsutviklingen.

6.8 For å fremme raskere og mer effektive planprosesser for viktige samferdselstiltak bør statlige planvirkemidler vurderes. For særskilt prioriterte samferdselsprosjekter skal statlig plan vurderes.

5.3 Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

I Plan- og bygningslovens § 2, tredje ledd presiseres barns rettigheter i planleggingen. Bestemmelsen om medvirkning er en selvstendig bestemmelse som viderefører informasjons- og medvirkningsbestemmelsene i tidligere lov, men som også styrker disse reglene på flere viktige punkter. Barns interesser i planleggingen skal ivaretas av planlegger, og må tas inn under enten KU eller planbeskrivelse.

5.4 Nasjonal transportplan

I St. meld. nr. 26 (2012 – 2013), Nasjonal transportplan 2014 – 2023, er prosjektet vurdert som mulig Prioritert prosjekt. Dette vil blant annet innebære:

- prosjektet skal ledes av en særskilt prosjektorganisasjon
- statlig reguleringsplan skal vurderes
- særskilt prosjektfinansiering med fullmakt til å inngå bindende kontrakter

Prosjektet er inne i NTP etter 2018, men regjeringen gav prosjektet OPS-status i forbindelse med statsbudsjettet for 2015. Planleggingen tar sikte på å muliggjøre byggestart i 2018.

I NTP 2014–2023 er det også fastsatt følgende hovedmålene for transportpolitikken:

- Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet, og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret
- En visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren
- Begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på helse- og miljøområdet
- Et transportsystem som er universelt utformet

5.5 Konseptvalgutredning

Konseptvalgutredning for E10/rv.83/rv. 85 Evenes – Harstad – Sortland, datert januar 2012, er det sentrale styringsdokumentet. Fire konsept i tillegg til dagens situasjon er utredet. Konseptvalgutredningen var på høring i perioden februar – mai 2012 og er kvalitetssikret eksternt (KS1).

Den forrige regjeringen har besluttet at konseptene K2 og K3 legges til grunn for videre planlegging av strekningen. Samtidig er det besluttet at aktuelle traseer for K3 ikke skal gå gjennom verneområder. Som premiss for behandlingen har det ligget en forutsetning om at ny kryssing av Tjeldsundet (K3) først kan være aktuell når K2 er ferdig bygget.

Konsept 2 omfatter omlegging av E10 i ny trase Kongsvik – Kanstadjordbotn – Fiskfjord med 2 nye tunneller på ca. 4–8 km og ny tunnel på E10 ved Tjeldsund bru (Gullberget på

Hinnøya). Øvrige strekninger bygges ut til vegnormal standard i dagens korridor. Dette betyr at eksisterende veg kan utbedres eller legges om på delstrekninger.

Konsept 3 omfatter samme løsning som konsept 2, i tillegg omfatter dette konseptet en ny trase mellom Sandtorg og Evenes flyplass med ny kryssing av Tjeldsundet.

Dagens E10 Fiskfjord – Kåringen vil være hovedforbindelsen til Lødingen, og bygges ut til vegnormal standard. Dagens E10 mellom Kåringen og Kanstad vil få vesentlig mindre trafikk, i hovedsak lokaltrafikk. På denne strekningen er det forutsatt mindre utbedringer.

5.6 Planstatus for området

Den totale planstatusen for strekningen er ikke helt kartlagt. Nedenfor er en foreløpig oversikt over planer som direkte eller indirekte kommer i berøring med eksisterende veg:

Kommune	Reguleringsformål	Reguleringsplan
Harstad, Rv83	Kilbotn stadion/Løvåsen idrett og aktivitetsbarnehage	594
Harstad, Rv83	Grovavfalls plass, Fjellvassrabben	302
Harstad, Rv83 Nordvika	Norvik Mekaniske Verksted	423
Harstad, Rv83 Nordvika	Nordlysparken handels- og næringspark	552
Harstad, Rv83, Melvika	Fiskebruk	583
Harstad, Rv83, Sørvik	Bensinstasjon	308
Harstad, Rv83, Sørvik	Sørvik sentrum	308
Harstad, Rv83, Halsebø	Skogan (grendefelt)	265
Harstad Rv83, Vollstad	Gang-sykkelveg	414
Harstad, E10, Gausvik-Sandtorg	Gang- og sykkelveg Gausvik-Sandtorg	394
Harstad, E10, Gausvik	Gausvik oppvekstsenter	486
Harstad, E10, Gausvik	Nedrefoss kraftstasjon	391
Harstad, E10, Rødskjær	Ungdomshus, forr. industri	257
Harstad, E10, Rødskjær	Industri	572
Harstad, E10, Rødskjær	Friområde	572
Harstad, E10, Sandtorg	Sandtorgholmen	513
Tjeldsund, E10, Kongsvik	Kommuneplanens arealdel, omlegging av veg, 2004	
Sortland, Rv85, Strand	Strand sentrum m/ Bebyggelsesplan F1-2	2005210 2008235
Sortland, Rv85, Strand	Strand boligfelt	1979018
Sortland, Rv85, Strand	Strand 2	2005217
Sortland, Rv85, Strand	Strand naustgrend	2003189
Sortland, Rv85	Kommunedelplan for de spredtbygde områdene	Ingen planID

	2005–2017	
Sortland	Kommunedelplan for de spredtbygde områdene 2005-2017.	Overordnet
Sortland	Kommuneplan for Sortland 1980–1991	Overordnet
Sortland	Byplan Sortland, Blåbyen 2014–2026	Under revidering
Sortland	Kommuneplanens arealdel	Under revidering
Skånland	Kommuneplanens arealdel	Id 1
Skånland	Kommunedelplan for Steinsland og Kvitnes	Id 1
Skånland	Trafikksikkerhetsplan 2013–2017	Id 6
Skånland	Fortau Lilleskånland	Id 65
Skånland	Hålogalandsparken ved krysset til Elvemo	Reg.plan under utarbeidelse

Det bes om innspill på planer av betydning som er i berøring med prosjektområdet.

6.0 UTREDNINGSTEMA OG PROBLEMSTILLINGER

Tiltakets størrelse og potensiale for konflikt, gjør at detaljreguleringen av strekninger må underordnes en konsekvensutredning av viktige forhold som reindrift, kulturminner og delvis også naturmiljø og landskap. Planarbeidet omfatter i første omgang utarbeidelse av forprosjekt og reguleringsplaner for E10 og rv. 85 fra Evenes til Sortland samt rv. 83 fra Fauskevåg til Tjeldsund bru. I hovedsak skal det planlegges langs eksisterende korridorer, men på flere strekninger er det forutsatt innkorting og ny veg.

På enkelte deler av strekningen vil det være konflikter blant annet knyttet til reindrift, kulturminner og naturmiljø. Det skal bygges i et område med lav befolkningstetthet, men med et rikt dyreliv og spredte rødlistearter i hele området fra Evenes til Sortland. Hele Kanstadbotn og Heggedalen er kjerneområder for reindriftnæringen. Området er meget viktig for vårbeite og kalvingsområde, i tillegg til viktige flyttveger. Her finner man også kulturminner fra samisk bruk bosetting. Videre er området definert som blant «inngrepsfrie områder» av DN, og som LNF-område i Lødingen kommunes arealplan.

6.1 Alternativer som foreslås utredet

Vedlagte silingsrapport viser hvilke traseer som foreslås videre utredet av Statens vegvesen og som det ønskes tilbakemelding på i høring av planprogrammet. Tilbakemeldingene vil inngå som en viktig del grunnlaget for anbefaling og beslutning om hvilke alternativer som skal utredes videre. Ambisjonen er å stå igjen med et alternativ til trase ved fastsetting av planprogram.

Rapporten er bygd opp kommunevis, slik at det er enkelt å få oversikt over alternative traseer. Detaljer for hver kommune og alternativvalg på strekninger framgår av silingsrapporten.

Alternative traseer som anbefales utredet i Vest:



Alternative traseer som anbefales utredet i Øst:



6.2 Metode

Utredningen utføres med utgangspunkt i Forskrift for konsekvensutredning av 1.januar 2015 og Statens vegvesen håndbok V712 "*Konsekvensanalyser*". Som utgangspunkt benyttes standard metode for konsekvensanalyse definert i Statens vegvesens håndbok V712.

De aktuelle KU-tema utredes etter følgende struktur:

- Områdets verdi: Vurderes på en tredelt skala; liten–middels–stor.
- Tiltakets omfang: Vurderes på en femdelt skala fra «*Meget stort negativt*» til «*Meget stort positivt*».
- Tiltakets konsekvens: For hvert utredningstema sammenholdes områdets verdi og tiltakets omfang, jf «*Konsekvensvifta*» i håndbok V712.

Samlet vurdering:

Sammenstilling. Til slutt sammenstilles alle konsekvenser i en samlet vurdering. Her vil også tema som bearbeides i «*Virkninger av planforslaget*» inngå i helhetsvurderingen. Eventuelle avbøtende tiltak vurderes og foreslås.

Anleggsperioden skal også omtales.

6.3 Prissatte konsekvenser

Med prissatte konsekvenser menes konsekvenser som det finnes metoder for å sette en pris på i kroner.

Metode

Nytte-/kostnadsanalysen gjennomføres med bruk av beregningsprogrammet EFFEKT. Dette er Statens vegvesen sitt hovedverktøy for å utføre nytte-kostnadsanalyser i forbindelse med veg- og transportprosjekter. I EFFEKT blir de prissatte konsekvensene av et veg- og trafikktiltak beregnet og sammenstilt.

Trafikkanalysen som skal ligge til grunn for beregningene, skal omfatte hele vegnettet som kan få en vesentlig endring i trafikkgrunnet som følge av tiltaket. I trafikkanalysen skal det vurderes om tiltaket fører til nye reiseruter, har innvirkning på reisemiddelvalg og om det blir flere reiser. Resultatene fra trafikkanalysen er av stor betydning for konsekvensanalysen og det legges derfor opp til at presentasjonen skal tydeliggjøre forskjellen mellom 0-alternativet og den valgte veglinja.

Analysen av prissatte konsekvenser omfatter:

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

Ulykker

- beregning av antall ulykker i de aktuelle vegnett for alle år i analyseperioden
- kartlegging av ulykkes alvorlighetsgrad
- beregning av ulykkeskostnader for hele analyseperioden basert på antall ulykker, alvorlighetsgrad og enhetskostnader

De totale samfunnsøkonomiske kostnader for en trafikkulykke omfatter både de realøkonomiske kostnadene, og det velferdstap trafikkskadde og pårørende opplever ved redusert livskvalitet og tap av helse eller leveår.

Støy og luftforurensing

Konsekvensene av støy og luftforurensing er for en stor del prissatt og inngår som en del av tiltakets nytte-/kostnadsanalyse. I tillegg har støy og luftforurensning virkninger som ikke er prissatt. De ikke prissatte virkningene kommer fram i vurderingene av nærmiljø og friluftsliv.

I forbindelse med de prissatte konsekvensene skal det gis informasjon om:

- Antall boenheter og institusjonsplasser i henhold til støysoner benevnt som gul (55–65dB) og rød (>65dB) støysoner
- Antall personer utsatt for mer enn 30 dB innendørs støynivå i rom til varig opphold, og mer enn 55 dB utendørs støynivå utenfor rom til støyfølsom bruk
- Det skal utarbeides støysonekart som viser støyen i intervaller på fem desibel ned mot 35 eller 40 dBAden

Støyplageindeks (SPI)

- Antall personer utsatt for NO₂ og PM₁₀ over nasjonale mål²
- Utslipp av NO_X og CO₂-ekvivalenter oppgitt i tonn³
- Helsemessige konsekvenser av svevestøv i form av for tidlig død

Støykostnadene beregnes ved at:

- Aktuelle støynivåer i åpningsåret beregnes
- Antall personer som blir svært plaget beregnes
- Antall svært plagede personer multipliseres med tilhørende enhetspriser

Luftforurensningskostnader beregnes ved:

- Aktuelle forurensningsnivåer av NO₂ og PM₁₀ i åpningsåret
- Antall svært plagede personer
- Prosentvis endring i forurensningsnivå og enhetspris ut fra endring i forurensningsnivået
- Ved reduksjon i forurensningsnivået multipliseres aktuell enhetspris med antall plagede i førsituasjonen. Ved økning i forurensningsnivået multipliseres aktuell enhetspris med totalt antall plagede i etter situasjonen

6.4 Ikke-prissatte konsekvenser

De ikke-prissatte temaene inngår i den samfunnsøkonomiske analysen. Temaene omtales som ikke-prissatte fordi konsekvensene ikke beregnes i kroneverdier, men vurderes etter en ni-delt skala som går fra meget stor positiv konsekvens til meget stor negativ konsekvens. Innenfor hvert av fagtemaene kan det være motstridende interesser. Dette skal håndteres innenfor hvert fagtema. I slike tilfeller skal utreder gjøre en vurdering og begrunne hva som i hvert enkelt tilfelle vektlegges. Målet er å avklare trasealternativ i planprogramprosessen og så regulere en trase med konsekvensutredning der kunnskapsgrunnlaget er utilstrekkelig. Der det er flere alternative traseer, også etter fastsatt planprogram, kan konsekvensutredninger gi føringer på hvilket alternativ som skal velges.

De ikke-prissatte konsekvensene er inndelt i fem fagtemaer:

- landskapsbilde
- nærmiljø og friluftsliv
- naturmangfold
- kulturmiljø
- naturressurser

De fem fagtemaene representerer ulike aspekter av miljøet. Temaene utfyller hverandre og skal ikke overlappe.

Landskapsbilde

Temaet landskapsbilde omhandler de visuelle kvalitetene i omgivelsene og hvordan disse endres som følge av et vegtiltak. Temaet tar for seg både hvordan tiltaket er tilpasset landskapet sett fra omgivelsene og hvordan landskapet oppleves sett fra vegen (reiseopplevelse).

Oppgradering av eksisterende veg til vegnormalstandard H2,H3 eller H4

Ved oppgradering av eksisterende veg til vegnormalstandard H2,H3 eller H4 vil vegbredden øke og horisontal- og vertikalkurvaturen bli stivere og mer dominerende i landskapet. Generelt vil veglinja sprengte småskala landskap og føre til et betydelig større inngrep med høyere og flere eksponerte fyllinger og skjæringer. Skjæringene vil ligge som varige sår i landskapet, men vegetasjon vil på sikt skjule noen av inngrepene. Eksisterende veg ligger flere steder svært nært fjorder og vassdrag og en oppgradering til både H2,H3 og H4 vil gi inngrep i urørt strandsoner. Strandsonen er en sårbar landskapstype der menneskelige inngrep lett kan få store negative konsekvenser ved at landskapsbildet blir betydelig forringet og inngrepet aldri kan reverseres. Langs hele strekningen går dagens veg tvers gjennom bebygde områder og en oppgradering til H2,H3 og H4 vil forsterke vegens fysiske og visuelle barrierevirkning.

Generelt vil en utbedring til H3 eller H4 vil gi betydelig større landskapsinngrep enn H2. I en KU skal alle aktuelle vegnormalstandarder vurderes.

Veg i nytt terreng

Ved ny trasé vil vegen gå i «uberørt» terreng. Vegen vil stedvis ha dårlig visuell og fysisk forankring til terrengformene på grunn av stivere horisontal- og vertikal kurvatur. Ny veg blir flere steder liggende i sårbart bratt og eksponert terreng der tiltaket vil gi høy og eksponerte fyllinger og skjæringer. Skjæringene vil ligge som varige sår i landskapet, men vegetasjon vil på sikt skjule noen av inngrepene. Generelt vil veglinja sprengje skalaen i småskalalandskapet og gi mange eksponerte og irreversible sår i både småskala-, mellomskala- og storskalalandskapet. Eksisterende veg vil stort sett bli liggende som lokalveg/adkomstveg, og ny veg vil kunne gi en uheldig fragmentering av landskapet og spise av både uberørt naturlandskap og aktivt kulturlandskap. Tiltaket vil ha negativ innvirkning på både landskapsbildet og landskapskarakter innfor flere av delområdene.

Dagens situasjon og kunnskapsstatus

KVU fra 2012 gjorde en overordnet analyse på konseptvalgene og konsekvenser for landskap, og konkluderte med at valgte konsept gav ingen eller liten konsekvens. Konsept 2 gir inngrep i landskapet ved Kanstadbotn. Konsept 3 vil i tillegg påvirke landskapet negativt mellom Tjeldsundet og Evenes flyplass.

Videre utredning

Det foreligger i dag ikke tilstrekkelig kunnskap om hverken landskapsbildet eller omfanget av tiltakene. Med bakgrunn i den Europeiske landskapskonvensjonen (2004) og nasjonale mål i miljø- og arealpolitikken skal det som del av planarbeidet utarbeides en landskapsanalyse som omfatter planområdet med tilhørende influensområde. Videre skal det utarbeidet en konsekvensutredning for tema landskapsbilde.

Følgende veiledere ligger til grunn for arbeidet med silingsrapporten og for det videre arbeidet med KU for deltema landskap.

- Håndbok V712 Konsekvensanalyser, Statens vegvesen, 2014
- Landskapsanalyse- Fremgangsmåte for vurdering av landskapskarakter og landskapsverdi, Direktoratet for naturforvaltning og Riksantikvaren, 2010.
- Veileder- Metode for landskapsanalyse i kommuneplan, Direktoratet for naturforvaltning og Riksantikvaren, 2011.

Det er behov for en gjennomgang av eksisterende materiale og supplering av ny informasjon. På hele strekningen vil det trolig være nødvendig med nye og supplerende registreringer på grunn av detaljnivået.

Konsekvenser som skal utredes

Felles for de landskapsmessige utredningene, er at det skal legges vekt på eksponeringen av tiltaket fra omkringliggende landskap og hvordan landskapet blir seende ut fra vegen. Det skal vurderes om reiseopplevelse bare skal beskrives og ikke tas med i samlet slik at de visuelle konsekvensene blir belyst best mulig (reiseopplevelse nuller ofte ut de visuelle konsekvensene av tiltaket). Generelt vil veglinja sprengje skalaen i landskapet

Virkingen av inngrepet i landskapet er avhengig av tiltakets lokalisering, linjeføring og utforming, utslag av fylling/ skjæring og plassering / utforming av bruer, tunellpåkugg og kryssløsninger. Følgende skal inngå i vurderingen av tiltakets konsekvenser:

- Registrering av landskapet og dets elementer.
- Kartfesting og beskrivelse av landskapet. Befaringer og kartgrunnlag skal danne grunnlag for definisjon av influensområde for de ulike alternativer for ny veg.
- Beskrive omfang av tiltaket. Det skal beskrives på hvilken måte tiltaket vil endre landskapsbildet. Står tiltakets skala i et harmonisk forhold til skalaen i landskapet? Medfører tiltaket skjemmende, irreversible sår i landskapet? Bryter tiltaket med strukturen i landskapet? Omfang av eventuelle massedeponi skal også beskrives.
- Beskrive og vurdere reiseopplevelse. Opplevelsen langs selve vegstrekningen må beskrives, men også kryss, rassikringstiltak, utstyr som støyskjermer/voller, trafikksikkerhetsutstyr og lignende må inngå i vurderingene dersom dette er kjent.
- Beskrive konsekvenser av tiltaket. Det skal beskrives hvilke konsekvenser tiltaket har på landskapsbildet og reiseopplevelsen i de berørte områdene. Tiltaket vurderes i forhold til nær- og fjernvirkning og tilpasning til omgivelser.
- Beskrive konsekvensen av eventuelle massedeponi, både midlertidige og permanente. Det skal beskrives hvilke konsekvenser deponiene har på landskapsbildet og reiseopplevelsen i de berørte områdene. Deponiene vurderes i forhold til nær- og fjernvirkning og tilpasning til omgivelser.

Mulighet for avbøtende eller kompenserende tiltak skal også omtales.

Det skal utarbeides overordnede mål og formingsprinsipper for plassering og utforming av ny E10/rv85/rv83 og tilhørende anlegg på strekningen. (Formingsveileder).

Nærmiljø og friluftsliv

Temaet nærmiljø og friluftsliv skal belyse tiltakets virkninger for beboerne og brukerne av det berørte området. Helse, trivsel, sosialt liv og mulighet for fysisk aktivitet er viktige aspekter innenfor temaet. Nærmiljø defineres i Statens vegvesens Håndbok V712 Konsekvensanalyser som "menneskers daglige livsmiljø", mens friluftsliv defineres som "opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse".

Dagens situasjon og kunnskapsstatus

Konsekvensene for vegutbyggingen er vurdert som negativ i KVV fra 2012. Konseptene vil berøre friluftsområder ved Bogen, Kongsvik, Kåringen og Kanstadbotn. Området ved Kanstadbotn blir sterkt berørt av konsept 2 og 3. Temaet er for lite utredet i forprosjektet og må underlegges en konsekvensanalyse i aktuelle områder, hvis ikke valg av trase ikke berører friluftsområder.

Naturmangfold

Temaet naturmangfold omhandler det biologiske mangfoldet av økosystem, naturtyper, arter og genetisk variasjon på landjorda, i ferskvann, i brakkvann og saltvann, samt spesielle geologiske elementer. Naturmangfold avgrensnes i utgangspunktet til å omfatte naturens egenverdi, og ikke dens verdi og funksjon for mennesker.

I henhold til Forskrift om konsekvensutredning § 9, skal det tas utgangspunkt i eksisterende kunnskap. Der denne ikke anses som tilstrekkelig for å gjøre nødvendige vurderinger av berørte naturverdier skal planprogrammet vise til behov for ny kartlegging. I henhold til naturmangfoldlovens § 8 skal kravet til kunnskapsgrunnlag skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

Utredningsområdets ytre avgrensning vil være ulik for ulike tema. For naturmangfold skal areal som kan tenkes bli berørt direkte eller indirekte av tiltaket tas med i utredningsområdet. Eksempel på dette er vassdrag som kan bli påvirket i hele elvestrengen, større vilttrekk/viltkorridorer som binder sammen ulike funksjonsområder og landskapsøkologiske sammenhenger.

Dagens situasjon og kunnskapsstatus

Konsekvenser for naturmangfold er vurdert som negativ i KVU fra 2012. Konsept 2 og 3 er i konflikt med et lokalt viktig naturområde ved Kanstadbotn. Konsept 3 gir stor negativ konsekvens. Konseptet vil berøre våtmarksområder nord for Evenes flyplass, med nasjonalt viktige naturtyper og vernede eller foreslått vernede områder. Ved Fjellidal i Tjeldsund krysses et naturreservat med edellauvskog. Området ved Evenes flyplass har mange observasjoner av arter i Rødlisstekategoriene kritisk eller sterkt truet.

For de sju berørte kommunene anses Tjeldsund, Evenes og Harstad å ha god kvalitet på data på naturtyper. De øvrige kommunene har stort sett eldre data. For noen av kommunene har Fylkesmannen nyere data, men disse er ikke kvalitetssikret og lagt inn i naturbasen per i dag. Det er derimot varierende hvor stor del av aktuelle traseer som er kartlagt. Det er behov for naturtypekartlegging langs aktuelle traseer i kommunene med dårlig kunnskapsgrunnlag. Hvilke dette bør gjelde avklares med Fylkesmannen. Kartlegging av naturmangfold skal gjøres etter gjeldende metodikk.

Kommunene Harstad, Kvæfjord og Skånland vurderes å ha gode viltdata. Tjeldsund og Evenes har middels gode, mens Lødingen og Sortland har dårlig/ukjent datakvalitet. Det er behov for å gjennomgå og eventuelt supplere eksisterende data om vilt, med særlig fokus på arter i rødlistekategori sårbar (VU) og mere sjeldne, samt den prioriterte arten svarthalespove. Videre bør funksjonsområder for vilt og landskapsøkologiske trekk undersøkes og legges til grunn i det videre planarbeidet. Kunnskap om vilt må innhentes fra ulike kilder. Dette vil være viltneemder, ettersøksansvarlige, lokalkjente ornitologer og andre med slik kunnskap.

Naturmangfold skal utredes med vekt på naturtyper, landskapsøkologiske trekk og arter på norsk rødliste for arter 2010 med truethetskategori nær truet og sjeldnere. Det skal samles tilstrekkelig informasjon til å oppfylle naturmangfoldlovens § 8 om kunnskap, både med tanke på verdier og inngrepets påvirkning. Det er behov for å forsterke beslutningsgrunnlaget på flere områder, både gjennom kvalitetssikring av eksisterende data som dels er gamle, samt supplere med nye kartlegginger. Grunnlagsdata som kan belyse eventuell samlet belastning (jf. NML §10) skal samles inn. Eventuelle forekomster av prioriterte arter og utvalgte naturtyper med egne forskrifter iht. naturmangfoldloven, må avklares og belyses.

Det skal videre redegjøres for hvordan de miljørettslige prinsippene for offentlig beslutningstaking i §§ 8–12 i naturmangfoldloven er vurdert og fulgt opp. Det skal også gjøres vurderinger av potensiell forurensning i anleggs- og driftsfase. Påvirkning på registrert naturmangfold i ferskvann, sjø og strandsone, og påvirkning av resipienters økologiske tilstand skal belyses tilstrekkelig. Anleggsperioden skal omtales. Mulige avbøtende eller kompensierende tiltak, samt eventuelt behov for oppfølgende undersøkelser skal foreslås.

Kulturmiljø

Kulturminner er i Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser definert som alle spor etter menneskelig virksomhet i det fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Kulturmiljøer er definert som områder hvor kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng.

Potensial for hittil ukjente kulturminner er grovt vurdert som lavt, middels eller høyt. Kun dersom et område er utfyllt i sjø eller fullstendig forstyrret av moderne aktivitet, vil potensiale for hittil ukjente kulturminner ikke være til stede. Et hvert uforstyrret eller delvis forstyrret område vil minst inneha et lavt potensial for ukjente kulturminner.

Dagens situasjon og kunnskapsstatus

I KVV fra 2012 vurderes konsekvensen som ingen/liten for kulturmiljø. Konsept 2 er ikke i konflikt med kjente kulturminner, men det er potensial for hittil ukjente norske og samiske kulturminner. I konsept 3 vil ny trase mellom Tjeldsundet og Evenes flyplass gå gjennom gamle bosettingsområder. Det er sannsynlig at det finnes norske og samiske kulturminner som hittil ikke er registrert.

Der et område vurderes å ha særlig potensial for kulturminner fra enkelte tidsperioder, er dette nevnt. Dersom et kulturminne vurderes til å kunne komme i konflikt med skisserte løsninger, er dette nevnt spesielt i silingsrapporten.

Naturressurser

Naturressurser er i Statens vegvesens Håndbok V712 Konsekvensanalyser definert på følgende måte: "Naturressurser er ressurser fra jord, skog og andre utmarksarealer, fiskebestander i sjø og ferskvann, vilt, vannforekomster, berggrunn og mineraler. Temaet omhandler landbruk, fiske, havbruk, reindrift, vann, berggrunn og løsmasser som ressurser."

Reindrift: I KVU fra 2012 vurderes konsekvensen av vegutbyggingen som negativ for reindrift. Presset på beitearealer er økende, og arealinngrep utgjør i dag den største trusselen mot tamreindriften. Konsept 2 og 3 går gjennom viktige beiteområder og drivingsleier ved Kanstadbotn. Konsept 3 vil i tillegg berøre vinterbeite sør for Tjeldsundet.

På bakgrunn av dette har prosjektet allerede engasjert konsulent til å gjøre en overordnet konsekvensanalyse på reindrift. Dette i samarbeid med Sortland kommune, som også har prosjektledelsen. Denne ferdigstilles i desember 2014 og skal ligge til grunn for valg av traseer. Det kan bli aktuelt med KU på reindrift ved detaljregulering. Videre behov for utredning vurderes i detaljregulering i samarbeid med fylkesmannen og gjennom konsultasjoner med reinbeitedistrikt og Sametinget.

Reinbeitedistriktene er opptatt av at det tilrettelegges for flytt- og trekkveier og sikkerheten. God sikt, slake vegskråninger, god avstand til skjæringer, samt begrense eller utelate rekkverk der det er viktige trekk- og flyttveier som krysser veg. Ønsker om avbøtende tiltak, eks i form av samleplass ved viktig flyttvei i Heggedal.

Landbruk:

Vegvesenet må ta jordvern hensyn i arealplanlegging.

Kommunene skal bidra til at vi når nasjonale mål om økt produksjon av mat (St.meld.nr. 9 2011–2012 Landbruks- og matpolitikken). Det påligger derfor kommunene et ansvar for å arbeide med hvordan man når dette målet lokalt.

Ved omdisponering av dyrka jord skal følgende foreligge:

- Oversikt over totalt antall dekar dyrka jord og dyrkbar jord som foreslås omdisponert
- En vurdering av om hvorvidt dette er forenlig med nasjonale og regionale mål vedrørende jordvern, produksjonsøkning innen landbruket og sikring av fremtidig matproduksjon
- En vektning av alternative plasseringer: Plusser og minuser
- Forslag til avbøtende tiltak, med juridisk bindende planbestemmelser der dette er hensiktsmessig

Foreløpig er Lenvika og Dragvik i Evenes og Hårvik–Kongsvik områder som er viktig å vurdere jordbruket i. Traseer i bakkant av jordbruksarealer kan være en mulighet.

6.5 Risiko og sårbarhetsanalyse

Det skal utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som en del av reguleringsplanarbeidet. Dette innebærer å systematisk gjennomføre en analyse av all tilgjengelig informasjon til å beskrive en risiko i et bestemt avgrenset system, for eksempel rasfare på en bestemt vegstrekning. Andre tema kan være trafiksikkerhet, grunnforhold (geologi og geoteknikk), flom/skred og eventuelt andre naturfenomener, forurensing og støy.

Målet med analysen er å redusere de samfunnsmessige konsekvensene ved høy risiko. Enkelt kan man si at en ROS-analyse er en analyse av:

- 1 hva "man allerede vet"
- 2 det man er redd for at kan skje
- 3 de erfaringene man har fra tidligere

Disse tre punktene gir et bilde og et utgangspunkt for hvordan vi bør planlegge og iverksette tiltak og forebygge uønskede hendelser.

6.6 Tema som skal behandles i planbeskrivelsen

I tillegg til de særskilte utredningstemaer som er beskrevet i kapittel 5.3 (prissatte konsekvenser) og 5.4 (ikke-prissatte konsekvenser) 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 i et eget kapittel i planbeskrivelsen.

Kollektiv:

Ved planlegging av infrastruktur for kollektivtransport skal hensynet til trafiksikkerhet, universell utforming, reisetid, forståelighet, komfort, kvalitet, andre trafikantgrupper samt omgivelsene legges til grunn.

Kollektivtransporten er viktig for å tilfredsstille grunnleggende transportbehov i distriktene, og jf. V123 utgjør skoleskyss en vesentlig andel av antallet reisende i spredt bebygde områder. I vårt område er det også et godt utbygd langrutetilbud mellom byer og regioner, på tvers av kommuner og fylkesgrensen. Jf V123 vil langrutelinjer som oftest trafikkere hovedvegnettet, og ønsker i utgangspunktet få men godt tilrettelagte stopp langs dette. Langrutereisende har også ofte mye bagasje, noe som stiller større krav både til areal og tilgjengelighet.

Knutepunkt:

Foreløpig oversikt over knutepunkt:

- E10 Tjeldsund Kro
- E10/Rv85/Fv103 Gullsfjordbotn (Lofastkrysset)
- E10/Fv824 Elvemo (kryss til Evenskjer)
- Rv85/Fv83 Langvassbukt
- Rv83/Fv14 Sørvik
- Rv833 Evenes flyplass
- Rv85 Lødingen fergeleie

Det må i den videre planprosessen være en nær dialog mot Nordland og Troms Fylkeskommuner, samt Troms Fylkestrafikk, som har hovedansvaret for kollektivtransporten og ruteplanleggingen i og på tvers av fylkesgrensen. Dagens situasjon og konsekvenser ved nye trasèer må avklares.

Særlig omlegging av veglenker kan skape endrede forutsetninger for kollektiv. Der en tidligere har trafikkert gjennom bebygde områder, vil en nå få omlegging i stor grad (Bogen, Våtvoll, Kongsvik, Gausvik/Sandtorget, deler av Rv83 osv.) Det kan bety at det må gjøres endringer både mht ekspressbuss, distriktruter kontra lokale ruter, skolebuss osv. Behovet for knutepunkter vil også kunne bli endret.

En må også spesielt se på Lødingen – hvordan trafikkerer buss til og fra dette området i dag, og hva blir konsekvensen ved innkorting /omlegging via Fiskefjorden?

Mulig tilrettelegging for gående- og syklende (GS-vegløsninger) på følgende vegstrekninger, forutsatt at man beholder eksisterende veg:

- X Forra – Bogen Skole. Nytt gs-veg system tilknyttes eksisterende gs-veg langs E10. Undergang for myke trafikanter bør etableres ved Forra krysset, såfremt gs-vegen blir liggende på oversiden av E10
- Bogen sentrum vest – X E10/ Dragvikvegen
- E10/fv115 – Tjeldsundbru
- Rv83 fra Leivika/Brattland – Vollstad X Fauskevåg. På deler av strekningen er det samleveg og kan benyttes som gs-veg. Det kan være aktuelt med gs-veg fra Tjeldsund bru til Vollstad, avhengig av valgt vegstandard/løsning på strekningen
- X rv83/fv.4 – gs-veg på strekningen langs fylkesvegen tilknyttes eksisterende fortausløsning
- E10, strekningen Rødskjær – Sandtorget (ved opphøring av fartsgrense 60 km/t) Vedtatt reg. plan for gs-veg
- E10, strekningen Hårvikhalsen – Kongsvik (skolen)
- E10, strekningen ved Lundli. Langs strekningen med fartsgrense 60 km/t. Dette er strekningen etter Fiskefjorden og før Kåringen
- Rv. 85, strekningen ved Våtvoll
- Rv. 85, strekningen Sigerfjord – Sortlandbru inkl. bru

Generelle kommentarer – myke trafikanter:

- Løsninger for gående og syklende må ivaretas for hele strekningen
- Standard på eksisterende gs-veger må vurderes i planarbeidet mht bredde, linjeføring, sikkerhetssone m.m.
- Kryssingspunkt: Behov for under-/overganger må vurderes i det videre planarbeid
- Utvidet skulder på strekninger uten gang- og sykkelveg løsning
- Det er ønskelig å få til et sammenhengende gs-vegnett mellom to bygder/boligkonsentrasjoner. Eksempelvis: Gausvik – Kongsvik, Våtvoll – Bømarka
- Ved omlegging av veg/etablering av tunnel må en påse at eksisterende veg er tilfredsstillende og kan benyttes for gående og syklende. For eksempel der eksisterende veg er utsatt for ras

Ikke alle forannevnte strekninger er etter krav fastsatt i vegnormal. Behovsvurderingen er gjort ut ifra vegnormalen og etter en samlet vurdering av strekning og områdetype.

Brukonstruksjoner:

Dersom eksisterende veglinje beholdes og bru må fornyes, må krav til interimsløsning tas i betraktning. Det er ingen gode omkjøringsmuligheter på noen av strekningene, så det er behov for en interimbru i tilknytning til disse.

Det er i sum et betydelig antall konstruksjoner som må fornyes, særlig på strekningene Evenes – Tjeldsund og Tjeldsund – Rugevika. For den sist nevnte strekningen vil nok mange av disse falle ut ettersom veglinje antas omlagt. Den fulle oversikt får man imidlertid ikke før alle trasévalg er utført. Ingen bruer på eksisterende veger har tilstrekkelig føringsbredde og mange har begrensninger med tanke på trafikkklaster.

Foruten Sortlandsbrua og Tjeldsundbrua er det ingen større brukonstruksjoner i dette prosjektet. Noen av trasévalgene vil medføre mellomstore viadukter (bru som bærer veg) over dalsøkk eller elver, eksempelvis alt 2 Bogen og ny veglinje over Kongsvik.

Det er foreslått en rekke tunneler og det er delvis krevende grunnforhold og mye løsmasser, samt fare for skred og ras. Det er gjennomført befaringer, men ikke grunnundersøkelser i denne tidlige fasen. Grunnundersøkelser skal gjennomføres i utvalgte områder for de alternativene som videreføres.

Det må derfor tas forbehold om at ny kunnskap om grunnforhold kan endre konklusjon om gjennomførbarhet av noen av løsningene som foreslås videreført.

Sideanlegg:

Sideanlegg må planlegges og etableres i tråd med vegnormalen. Planlegging av utfartsparkering bør skje i samråd med kommunene.

Kryss og lokalvegssystem

Det skal også vurderes ulike krysstyper. Dette innebærer også at ulike løsninger for lokalvegssystemet må vurderes.

Endelig kryssplassering og krysstyper med tilhørende lokalvegssystem skal bestemmes før arbeidet med konsekvensutredningen starter. Det samme gjelder anleggsveger og driftsveger.

Massedepionier

Masseoverskuddet skal beregnes. En del masser kan brukes til støyvoller og terrengforming, men det vil være behov for egne deponiområder i tillegg. Det skal gjøres rede for hvor massene kan plasseres og konsekvenser for denne plasseringen. Endelig plassering av deponiområdene skjer i reguleringsplanen.

Rasteplass / døgnhvileplass

Det skal utredes behov for rasteplass og døgnhvileplass. Dersom utredningen viser at det er behov for rasteplass og/eller døgnhvileplass på strekningen, skal konsekvensene av disse tiltakene utredes.

Grunnlag for valg av vegstandard

Statens vegvesens Håndbok N100 Veg- og gateutforming beskriver hvilken vegstandard som skal legges til grunn ved planlegging og bygging av veg. Vegstandardene angis i ulike dimensjoneringsklasser, og det er vegens funksjon, trafikkmengde (ÅDT1) og fartsgrense som avgjør hvilken dimensjoneringsklasse vegen tilhører.

Trafikkmengden i prognoseåret skal legges til grunn for dimensjoneringen av vegen. Prognoseåret er normalt 20 år etter forventet åpningsår.

Grunnforhold

Vegtraséen som ligger til grunn i planprogrammet går stort sett i terreng der det er fjell i grunnen. Ut ifra den kunnskapen Statens vegvesen har om området i dag, er det ikke spesielle utfordringer knyttet til geologi eller geoteknikk.

Grunnundersøkelser i vegtraséen skal foretas i 2015. Målsettingen er at vi gjennom undersøkelser får kunnskap om geologi og geoteknikk i vegtraséen til et nivå som gjør at vi kan utarbeide kostnadsoverslag med en usikkerhet +/- 10 %.

Vedlegg:

1 Beslutning om statlig plan, brev fra KMD

2 Silingsrapport



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Deresref	Vårref	Dato
11/544	14/7271-4	22.12.2014

E10 Hålogalandveien - bruk av statlig plan

Jeg viser til Samferdselsdepartementets brev av 25.11.2014, med anmodning om bruk av statlig plan for E10/Rv83/Rv85 Evenes-Sortland, Hålogalandveien.

Begrunnelse for anmodning om statlig plan

Statens vegvesen har høsten 2014 startet forberedelser til planlegging etter plan- og bygningsloven for den aktuelle strekningen. Statens vegvesen har i tråd med kriteriene i Nasjonal transportplan vurdert bruk av statlig plan for prosjektet, og har også drøftet spørsmålet med de berørte kommunene. På bakgrunn av vurderingene og tilbakemeldingene fra kommunene har Statens vegvesen anbefalt at prosjektet gjennomføres som statlig plan.

Samferdselsdepartementet mener at kriteriene for statlig plan er oppfylt og anmoder Kommunal- og moderniseringsdepartementet om tilslutning til å gjennomføre planprosessen som statlig plan. Samferdselsdepartementet mener det er viktig med en rask gjennomføring av planprosessen for å kunne prioritere midler til gjennomføring i NTP 2018-2027. Prosjektet går videre gjennom syv kommuner i to fylker, og samtlige berørte kommuner har uttalt seg positivt til bruk av statlig plan.

Kommunal- og moderniseringsdepartementets vurdering

Hjemmel til å utarbeide og vedta statlig arealplan er gitt i plan- og bygningsloven § 6-4. I Nasjonal transportplan 2014-2023 Meld.St. 26 (2012-2013) er det gitt kriterier for når det kan være aktuelt å bruke statlig plan i samferdselssaker:

- Det er viktig med rask gjennomføring av planprosessen.
- Det er større prosjekt som berører to eller flere kommuner, og der det er stor uenighet mellom kommunene i valg av løsning.
- Det er store konflikter mellom lokale, regionale og nasjonale interesser.

Postadresse: Postboks 8112 Dep, 0032 Oslo
Kontoradresse: Akersg. 59 Telefon: 22 24 90 90 Telefaks: 22 24 27 40
Org. nr.: 972 417 858

- Det er et ønske fra lokale myndigheter at planen behandles som statlig plan.

I denne saken er flere sentrale vilkår for bruk av statlig arealplan oppfylt. Jeg er også enig i Samferdselsdepartementets vurdering av at det vil være hensiktsmessig å gjennomføre dette planarbeidet som statlig arealplan. Etter en helhetlig vurdering av saken inntreffer derfor Samferdselsdepartementets anmodning om statlig plan, jf plan- og bygningsloven § 6-4.

Som planmyndighet i saker som behandles som statlig plan er det Kommunal- og moderniseringsdepartementet som fastsetter planprogram og fatter endelig planvedtak. Det er viktig at departementet involveres og holdes løpende orientert om fremdriften i saken. Utkast til planprogram må forelegges departementet før det legges ut til offentlig ettersyn.

Statens vegvesen legger i denne saken opp til å starte rett på arbeid med reguleringsplan med konsekvensutredning uten å gå veien om kommunedelplan. Det legges opp til et utvidet planprogram med en siling av alternativer i planprogramfasen. På bakgrunn av opplysninger om gjennomførte utredninger og planlagt fremdrift, synes dette i denne saken å kunne være en egnet fremgangsmåte for å oppnå en effektiv planprosess. Endelig beslutning om opplegg for planprosessen vil imidlertid måtte tas i forbindelse med fastsettelse av planprogrammet.

Med hilsen



Jan Tore Sanner

Kopimottakere:

Vegdirektoratet
Lødingen kommune
Skånland kommune
Kvæfjord kommune
Evers kommunen
Tjeldsund kommune
Harstad kommune
Sortland kommune
Sametinget
Nordland fylkeskommune
Troms fylkeskommune
Fylkesmannen i Nordland
Fylkesmannen i Troms



Statens vegvesen
Region nord
Prosjektavdelingen
Postboks 1403 8002 BODØ
Tlf: (+47 915) 02030
firmapost-nord@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen