



Statens vegvesen

PLANPROGRAM

FASTSATT



## Hålogalandsvegen E10/rv.83/rv.85

Fastsatt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet 10. september 2015

1.0	INNLEDNING	2
1.1	Fra Konseptvalgutredning til reguleringsplan	3
1.2	Statlig plan	5
2.0	HVA ER ET PLANPROGRAM OG EN REGULERINGSPLAN	6
2.1	Planprogram	6
2.2	Reguleringsplan med konsekvensutredning	6
3.0	PLANPROSESS OG MEDVIRKNING	7
3.1	Planprosess og medvirkning	7
3.2	Grupper og myndigheter som antas å bli direkte berørt av planarbeidet	9
3.3	Samarbeid med berørte myndigheter	9
3.4	Innspill ved høring av planprogrammet	10
4.0	BESKRIVELSE AV PROSJEKTET	11
4.1	Planområdet	11
5.0	RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET	13
5.1	Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging	13
5.2	Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging	13
5.3	Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen	13
5.4	Nasjonal transportplan 2014–2023	13
5.5	Konseptvalgbeslutningen	14
5.6	Valg av vegstandard	16
5.7	Planstatus for området	17
6.0	UTREDNINGSTEMA OG PROBLEMSTILLINGER	19
6.1	Alternativer foreslått utredet i silingsrapporten	19
6.2	Metode	22
6.3	Prissatte konsekvenser	23
6.4	Ikke-prissatte konsekvenser	25
6.5	Risiko og sårbarhetsanalyse	32
6.6	Tema som skal behandles i planbeskrivelsen	32
7.0	TRASEVALG ETTER HØRING AV PLANPROGRAM	36
7.1	Silingskjemaer og undersøkelsesområder	36
7.2	Traseer som skal legges til grunn for videre planlegging	37
	Vedlegg:	50

## 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, heretter kalt Hålogalandsvegen. Planarbeidet gjennomføres som statlig reguleringsplan. Statens vegvesen Region nord er prosjekteier og har ansvaret for det praktiske planarbeidet. Strekningen er totalt 159 km og deles opp i planleggingsparseller, men behandles som en helhetlig plan.

Bakgrunnen for prosjektet 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 reguleringsplanen 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.

Gjennom fastsettelsen av planprogrammet er det tatt stilling til hvilket alternativ som skal videreføres som et konkret reguleringsarbeid etter plan- og bygningsloven. På én delstrekning i Evenes kommune er det fastsatt to alternativer for videre utredning og regulering. I tillegg er undersøkelsesområdet utvidet på alle delstrekningene, for å ivareta mulighet for optimalisering av trase etter gjennomførte utredninger, feltbefaringer og nødvendige grunnundersøkelser. Planområdet vil fremgå av varsel om planoppstart, som kunngjøres høsten 2015. Alle direkte berørte blir varslet direkte ved brev.

Formålet med konsekvensutredningen (KU) er å få fram de vesentlige konsekvensene som planen vil medføre for miljø og samfunn. Dette skal sikre et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag, at det tas hensyn til virkningene ved videre planlegging og at relevante avbøtende eller kompensierende tiltak innarbeides ved beslutning om, og på hvilke vilkår, tiltaket skal gjennomføres. Utredningen kan også gi grunnlag for vilkår for overvåking av tiltaket.

## 1.1 Fra Konseptvalgutredning til reguleringsplan

Det er utarbeidet en konseptvalgutredning (KVU) for E10/rv 85 Evenes–Sortland. Denne ble ferdigstilt januar 2012 og danner utgangspunkt for planarbeidet. Den forrige regjeringen besluttet at konsept 2 skulle legges til grunn for videre planlegging. Dette inkluderer strekningen Snubba i Evenes – Harstad – Sortland, totalt 159 km veg og ca. 15 km tunneler langs E10, rv 83/rv 85. Strekningen berører sju kommuner og to fylkeskommuner: Nordland fylke med Evenes, Tjeldsund, Lødingen og Sortland kommuner, og Troms fylke med Skånland, Harstad og Kvæfjord kommuner.

Konseptvalgbeslutningen innebærer at konsept K2 skal realiseres før K3. Det er derfor viktig at det gjennom dette planarbeidet ikke velges løsninger som vil være til hinder for senere planlegging og realisering av K3 (ny kryssing av Tjeldsund). I tillegg 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 en best mulig løsning for konsept 2 og 3 samlet, planlegger vegvesenet å starte arbeid med et forprosjekt for konsept 3 i 2016–2017.

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

Perioden 2018–2023

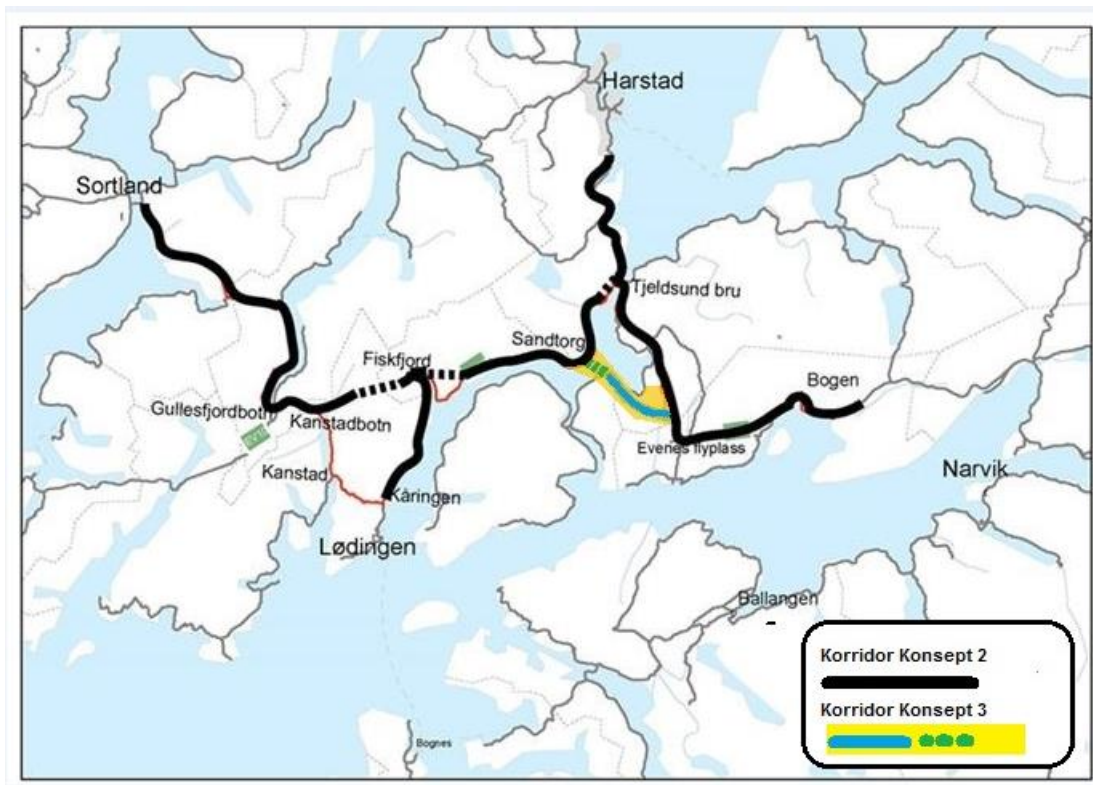
*«I siste seksårsperiode legges det opp til å starte utbyggingen av E10/rv 85 på strekningen Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukta i Nordland og Troms. Det er lagt til grunn delvis bompengefinansiering av utbyggingen. Prosjektet vil redusere reisetiden fra Lofoten/Vesterålen til Lødingen, Evenes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

### *Konseptene*

Konsept 2 er 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 har ansvar for planlegging av Hålogalandsvegen. Dette blir det største samferdselsprosjektet som noen gang har vært planlagt i Midtre Hålogaland. Effektiv planlegging kan gi mulighet for byggestart allerede i 2018. Statens vegvesen har som mål at planvedtak skal være fattet innen utgangen av 2016. Dette er nødvendig for at prosjektet skal kunne prioriteres i Nasjonal transportplan 2018–2027, med tilhørende handlingsprogram.

Vedtatt reguleringsplan 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.

## 1.2 Statlig plan

I Stortingsmelding 26 (2012–2013) om Nasjonal transportplan (NTP) 2014–2023 er det gitt signaler om at statlig plan skal brukes mer aktivt i samferdselssaker. For «*særskilte prioriterte prosjekt*» skal bruk av statlig plan vurderes. Hålogalandsvegen er i NTP vurdert som mulig «*prioritert prosjekt*».

I NTP 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.

Søknad om bruk av statlig plan ble sendt høsten 2014, og Kommunal- og moderniseringsdepartementet besluttet etter anmodning fra Samferdselsdepartementet at prosjektet skal behandles som statlig plan i brev av 22.12.14. Beslutningen innebærer at det er departementet som fastsetter planprogram og fatter endelig planvedtak istedenfor de respektive kommunene. Det legges i denne saken opp til å starte rett på arbeid med reguleringsplan med konsekvensutredning uten at det først utarbeides kommunedelplan. Planarbeidet for statlig plan følger de samme prosessregler som ordinær kommunal planlegging, men det er ikke innsigelses- eller klageadgang til statlig plan.

## 2.0 HVA ER ET PLANPROGRAM OG EN REGULERINGSPLAN

### 2.1 Planprogram

For alle regionale planer og kommuneplaner, og for reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, skal det i henhold til plan- og bygningsloven, § 4-1, utarbeides et planprogram som grunnlag for planarbeidet. Planprogrammet utgjør første steg i arbeidet med reguleringsplanen, og skal klargjøre formålet med planarbeidet og avklare rammer og premisser for den videre prosessen. Planprogrammet skal beskrive planområdet, aktuelle trasealternativer, utredningsopplegg og metodikk, opplegg for medvirkning og videre prosess.

Regionale og statlige myndigheter ga i høringen synspunkter på hva som bør utredes og hvilke avbøtende tiltak som bør vurderes. Det kom ingen synspunkter på at noen av de foreslåtte alternativene ikke var mulig å gjennomføre, men flere av høringsinstansene ba om mer undersøkelser. Vedlagt merknadsbehandling viser innspill og vegvesenets vurdering av disse.

I dette planarbeidet er prosessen knyttet til planprogrammet brukt til å avklare hvilken trase som skal legges til grunn for videre regulering og konsekvensutredning. Planprogrammet har vært brukt som et verktøy for å sile bort trasealternativer i parseller der det i utgangspunktet har vært flere aktuelle alternativ. Traseen det er besluttet å utarbeide reguleringsplan med konsekvensutredning for fremgår av kapittel 7 og vedlagte kart. For en delstrekning vurderes det foreløpig ikke å være et godt nok beslutningsgrunnlag til å velge alternativ, og her vil det bli utarbeidet reguleringsplan med konsekvensutredning for to alternativer.

### 2.2 Reguleringsplan med konsekvensutredning

I henhold til plan- og bygningsloven, § 4-2, skal det i planbeskrivelsen for reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, gis en særskilt vurdering og beskrivelse – *konsekvensutredning* – av planens virkninger for miljø og samfunn. En 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.

Forslag til reguleringsplan med konsekvensutredning vil bli lagt ut til offentlig ettersyn og sendt på høring, slik at berørte parter og interesserte kan komme med merknader. Berørte sektormyndigheter har plikt til å delta aktivt i planarbeidet. Plan- og bygningslovens bestemmelser om innsigelse gjelder ikke for statlige reguleringsplaner. Kommunenes og andre myndigheters uttalelser vil likevel være en del av grunnlaget for Kommunal- og moderniseringsdepartementets vedtak.

Vedtatt reguleringsplan gir Statens vegvesen som tiltakshaver rettslig grunnlag for erverv av eiendom til vegformål. Det er derfor viktig å komme med innspill tidlig i prosessen (se kapittel 3 for mer informasjon om medvirkning og påvirkning i planarbeidet).

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, plan- og bygningsloven).

## 3.0 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

### 3.1 Planprosess og medvirkning

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
- Høst 2015: Statlig fastsatt planprogram
- Høst 2015: Kunngjøring av planoppstart
- Sommer 2016: Høring/offentlig ettersyn av reguleringsplan med konsekvensutredning
- Vinter 2016: Vedtatt reguleringsplan

#### *Forprosjekt*

Statens vegvesen har som en del av arbeidet med forslag til planprogram gjennomført et forprosjekt med en omfattende silingsprosess i samarbeid med berørte kommuner og myndigheter. Dette arbeidet ga et godt grunnlag for den videre planleggingen.

Forprosjektet har:

- Fremskaffet faglig grunnlag for forslaget til planprogram
- 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
- Resultert i en silingsrapport som var vedlagt planprogrammet på høring, og som har vært utgangspunktet for videre utredninger og endelig avklaring av trasealternativ.



Under gis en oversikt over videre planprosess, og en oversikt over grupper som antas å bli særlig berørt av planarbeidet. 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.

*Oversikt over beslutningsprosesser og anledning til å medvirke:*

<i>Tid</i>	<i>Milepæl</i>	<i>Medvirkning</i>
Januar 2015	Forslag til planprogram med silingsrapport på offentlig ettersyn	Høring Folkemøter i berørte kommuner
Mai 2015	Avgrensing av utredningsområder for KU	Basert på innspill
Høst 2015	Fastsatt planprogram	Basert på innspill Statlig beslutning
Høst 2015	Varsel om planstart for reguleringsplan med KU der det er ett alternativ til trase. Regulering av to traseer i ett område.	Skriftlige innspill
Sommer 2016	Reguleringsplan med KU for de enkelte kommuner/delstrekninger legges ut på høring	Skriftlige innspill Folkemøter i berørte kommuner
Vinter 2016	Vedtatt reguleringsplan (med KU)	Statlig vedtak

:  
Statens vegvesen vil i samarbeid med kommunene gi god informasjon om planarbeidet, slik at alle parter har mulighet til å få god innsikt i planprosessen og i foreslåtte løsninger og konsekvenser av disse. Informasjon om prosjektet og aktuelle dokumenter legges fortløpende ut på Vegvesenets nett- og facebooksider:

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

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

### 3.2 Grupper og myndigheter som antas å bli direkte berørt av planarbeidet

Vegvesenet vil gjennom dialog og samarbeid søke å ivareta interessene til berørte grupper og myndigheter på en best mulig måte. Dette gjelder særlig:

- Kommunene – lokalsamfunnsutvikling
- Reinbeitedistriktene og Sametinget – flyttleier og beiteområder
- Kulturminnemyndighetene – kulturminner
- Fylkesmennene – natur-, landbruk- miljø
- Fylkeskommunene –kollektivtransport
- Barn og unge – medvirkning ivaretas gjennom kommunenes særskilte ordninger, i tråd med egne retningslinjer og med særlig fokus på trygg skoleveg

### 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*

For å ivareta interessene til regionale og statlige sektormyndigheter vil vegvesenet benytte regionalt planforum til generell informasjon og samarbeid i planprosessen. Siden Hålogalandsvegen strekker seg over to fylker, Nordland og Troms, er det avholdt to store planformummøter med begge fylkene, alle berørte kommuner og sektormyndighet, henholdsvis den 28.10.2014 og 11.02.2015. Ytterligere møter vil bli avholdt ved behov.

#### *Politisk referansegruppe*

Vegvesenet 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.

Formålet med den politiske referansegruppen er å:

- Forankre prosess og fremdrift i kommunene
- Drøfte hvordan en best kan sikre medvirkning i en statlig planprosess
- Få fram innvendinger mot alternative løsninger så tidlig som mulig
- Være diskusjonspartner for alternative løsninger
- Sikre innsyn og åpenhet i prosjektet

Nytt referansegruppemøte ble avholdt i desember 2014 for å diskutere silingsrapport, i tillegg til et nytt møte i februar 2015. Ytterligere møter vil bli avholdt underveis i prosessen etter behov.

### *Konsultasjoner med reinbeitedistrikt og Sametinget*

Prosjektet 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.

Vegvesenet har gjennomført en innledende konsultasjon med Sametinget den 28.11.2014. I tillegg har Sametinget fått tilsendt planprogrammet med mulighet for innspill før det ble lagt ut på høring. I høringsperioden, 9.3.2015 ble det gjennomført en konsultasjon med Sametinget hvor også reinbeitedistriktene var invitert. Tjeldøy og Kongsvikdalen reinbeitedistrikt deltok. På bakgrunn av konsultasjonen er det utarbeidet en gjennomføringsavtale som skal ligge til grunn for videre konsultasjon mellom Vegvesenet og Sametinget og reinbeitedistriktene.

Gjennomføringsavtalen angir nærmere hvordan konsultasjonene mellom Statens vegvesen og Sametinget skal gjennomføres i praksis, og det søkes konsultert enighet om sentrale stadier i utrednings- og beslutningsprosessen.

### **3.4 Innspill ved høring av planprogrammet**

Gjennom høring og offentlig ettersyn av planprogrammet mottok Statens vegvesen tilsammen 82 skriftlige merknader til planprogrammet og silingsrapport fra regionale myndigheter, kommuner, grunneiere og naboer, interesseorganisasjoner og andre. Merknadsbehandlingen er vedlagt planprogrammet.

På grunnlag av gjennomført høring og innkomne merknader er det gjort endringer og presiseringer og oppdateringer i planprogrammet, som vist i vedlegg nr 6.

## 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 vegnormalene for bygging av ny veg angir. Store deler av riksvegene i prosjektområdet har dårlig vegstandard og stigninger. Dette fører til lang reisetid, høye kostnader og lite forutsigbar transport. Viktige mål for prosjektet er oppgradering av standard, eliminering av stigninger og reduksjon av avstandskostnader. Utredningen omfatter i tillegg til E10 også rv 83 inn mot Harstad byområde i nord (20) km og rv. 85 til Sortland bru i vest (35 km).

#### *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 distribusjonssentre 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 regularitet 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 høgskoler 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 fremkommelighetsproblemer 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 m 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 %. Denne vegen har nå lavere ulykkesfrekvens enn normalt for vegtypen. På rv 85 er strekningen nærmest Sortland bru mest ulykkesutsatt.



## 5.0 RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET

### 5.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Regjeringen vedtok 12. juni 2015 *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging*, som skal legges til grunn for planlegging etter plan- og bygningsloven. Forventningene legger stor vekt på raskere utbygging av samferdsel. Planleggingen skal baseres på et godt og oppdatert kunnskapsgrunnlag, og prioritere medvirkning for berørte parter, slik at nasjonale og viktige regionale interesser ivaretas.

### 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.

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

Retningslinjene inneholder konkrete krav til utredning, medvirkning og ivaretagelse av barn og unges interesser i planarbeidet.

### 5.4 Nasjonal transportplan 2014–2023

I St. meld. nr. 26 (2012 – 2013), Nasjonal transportplan 2014 – 2023, er det fastsatt følgende hovedmål 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

I NTP 2014–2023 er prosjektet vurdert som mulig Prioritert prosjekt. Prosjektet er anbefalt i NTP etter 2018, men regjeringen ga prosjektet OPS-status i forbindelse med statsbudsjettet for 2015. Planleggingen tar sikte på å muliggjøre byggestart i 2018.

## 5.5 Konseptvalgbeslutningen

Den forrige regjeringen 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 tunneler 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, men i tillegg 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 vegnormalstandard. Dagens E10 mellom Kåringen og Kanstad vil få vesentlig mindre trafikk, i hovedsak lokaltrafikk. På denne strekningen er det forutsatt mindre utbedringer.

Behov definert i konseptvalgutredningen:

- 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 befolkningsskonsentrasjonene 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 KVU-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:

Konseptvalgutredningens samfunns mål 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.*

Effektmålene som er omtalt i KVU:

- 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 KVU er redusert reisetid for næringstransport og bedre regularitet og robusthet.

Videre planlegging vil legge vekt på disse målene, netto nytte og ikke prissatte konsekvenser.

## 5.6 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 den aktuelle standard, under forutsetning at dette ikke gir uforholdsmessige høye kostnader. I noen delområder har valg av trase stor betydning for hvilken vegklasse som kan velges. Også detaljering av veglinje vil kunne ha betydning for valg av vegklasse.

Følgende standard legges foreløpig 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

\*Vegklasser og vegbredder i tabellen er basert på gjeldende vegnormal. Eventuelle endringer i vegnormalene før reguleringsplanen er utarbeidet, kan føre til endringer med hensyn på hvilke vegklasser og vegbredder som skal legges til grunn for reguleringsplanen.

I videre detaljering etter valgt trase, kan standarden heves utover det som er angitt i tabellen der det er mulig uten for mye tilleggs kostnader og undersøkelsesbehov.

Løsninger for gående og syklende skal planlegges og bygges etter kravene for de ulike vegklassene i vegnormalene (N100).

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 i planleggingen på å unngå stigninger.

## 5.7 Planstatus for området

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

Kommune	Reguleringsformål	Reguleringsplan
Harstad, Rv 83	Kilbotn stadion/Løvåsen idrett og aktivitetsbarnehage	594
Harstad, Rv 83	Grovavfalls plass, Fjellvassrabben	302
Harstad, Rv 83 Nordvika	Norvik Mekaniske Verksted	423
Harstad, Rv 83 Nordvika	Nordlysparken handels- og næringspark	552
Harstad, Rv 83, Melvika	Fiskebruk	583
Harstad, Rv 83, Sørvik	Bensinstasjon	308
Harstad, Rv 83, Sørvik	Sørvik sentrum	308
Harstad, Rv 83, Halsebø	Skogan (grendefelt)	265
Harstad Rv 83, 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, Rv 85, Strand	Strand sentrum m/ Bebyggelsesplan F1-2	2005210 2008235
Sortland, Rv 85, Strand	Strand boligfelt	1979018
Sortland, Rv 85, Strand	Strand 2	2005217
Sortland, Rv 85, Strand	Strand naustgrend	2003189
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



## E10/Rv 85/Rv 83 HÅLOGALANDSVEGEN: PLANPROGRAM

Skånland	Trafikksikkerhetsplan 2013-2017	Id 6
Skånland	Fortau Lilleskånland	Id 65
Skånland	Hålogalandsparken ved krysset til Elvemo	Reg.plan under utarbeidelse
Lødingen	Fiskøya - utfylling	Planlagt
Kvæfjord	seks kommunale reguleringsplaner	Ingen planID

## 6.0 UTREDNINGSTEMA OG PROBLEMSTILLINGER

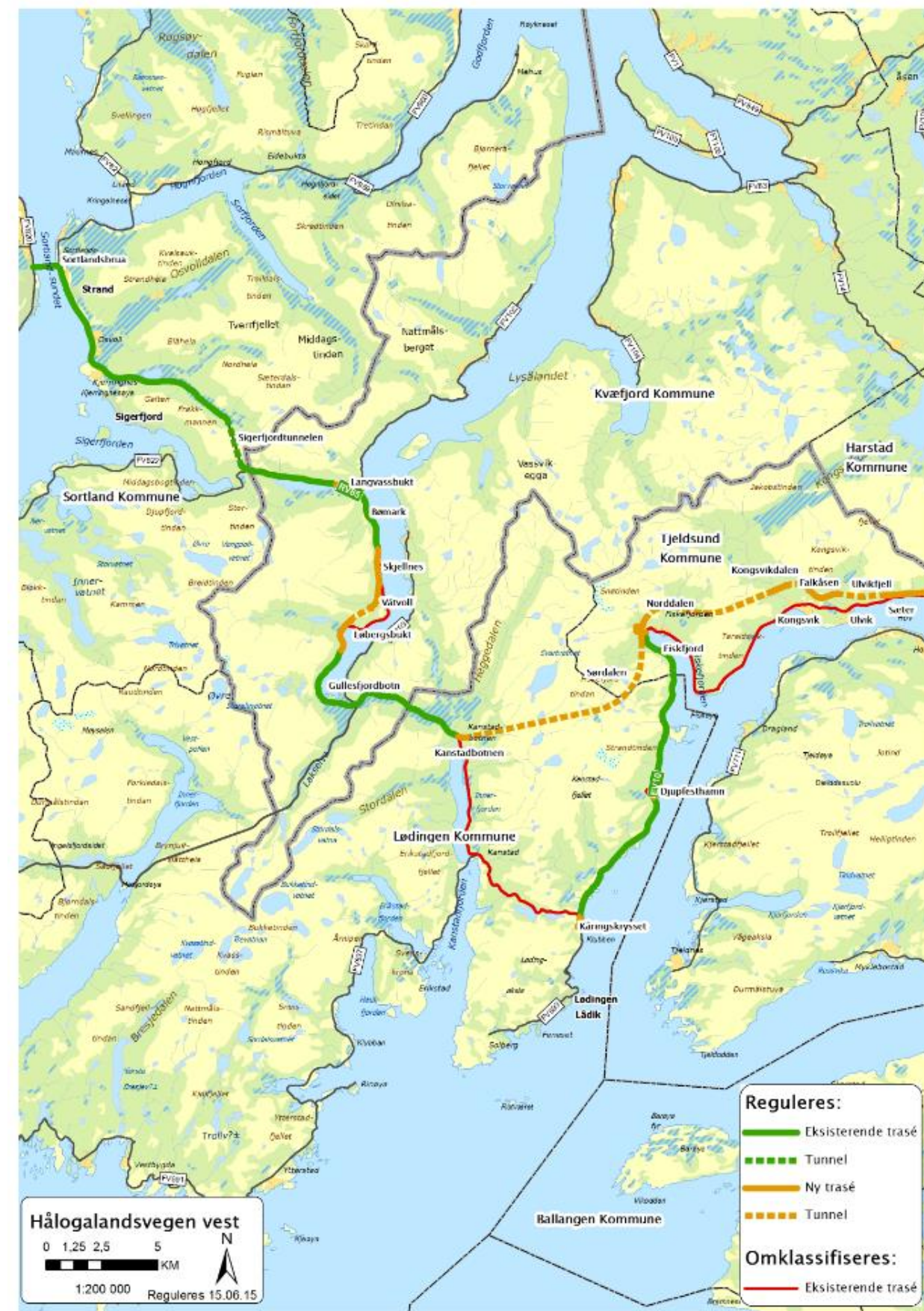
Tiltakets størrelse gjør at det må gjennomføres en konsekvensutredning av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Planarbeidet omfatter utarbeidelse av reguleringsplan med konsekvensutredning for E10 og rv 85 fra Evenes til Sortland samt rv 83 fra Fauskevåg til Tjeldsund bru. I hovedsak skal det planlegges langs eksisterende korridor, men på flere delstrekninger er det forutsatt innkorting og ny veg.

På 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 og bosetting. Se vedlegg 3 for vurdering av utredningsbehov for valgte traseer.

### 6.1 Alternativer foreslått utredet i silingsrapporten

Silingsrapporten vedlagt planprogrammet under høringen, viste hvilke traseer som ble foreslått videre utredet av Statens vegvesen og som det ble ønsket tilbakemelding på. Tilbakemeldingene mottatt under høringen av planprogrammet har inngått som en viktig del av grunnlaget for anbefaling og beslutning om hvilke alternativer som skal utredes videre.

Alternative traseer som i silingsrapporten ble anbefalt utredet i Vest:





Alternative traseer som i silingsrapporten ble anbefalt utredet i Øst:



### *Beslutning om trasealternativ*

Med utgangspunkt i silingsrapporten og på bakgrunn av innspill og merknader under høringen av planprogrammet, er det besluttet å starte regulering av ett trasealternativ for hele prosjektet. Unntaket er en avgrenset delstrekning i Bogen i Evenes kommune – fra Dragvik til Bogen sentrum – hvor det varsles planoppstart og konsekvensutredning av alternativer.

For å imøtekomme innkomne merknader under høringen, er undersøkelsesområdene for traseen utvidet. Dette gjøres for å kunne justere traseen underveis i planprosessen når befaringer, grunnundersøkelser og konsekvensutredninger er utført. En slik metode vil bidra til å sikre en optimalisert veglinje, redusere negative virkninger og minske risikoen for å møte på så store konsekvenser at prosjektet stopper opp. Ved varsel om oppstart av planarbeidet vil et mer avgrenset planområde være definert og kartfestet.

## 6.2 Metode

Utredningen skal utføres i henhold til Forskrift om konsekvensutredninger av 1. januar 2015 og metodikk fra Statens vegvesen håndbok V712 "*Konsekvensanalyse*". Som utgangspunkt benyttes standard metode for konsekvensanalyse definert i Statens vegvesens håndbok V712. Metodikken består av en samfunnsøkonomisk analyse som inkluderer prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Nærmere beskrivelse av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser er gitt i henholdsvis kap 6.3 og 6.4.

Prissatte og ikke-prissatte konsekvenser skal beregnes/vurderes i forhold til nullalternativet (referansesituasjonen). Nullalternativet beskriver utviklingen i analyseperioden dersom prosjektet ikke gjennomføres. I nullalternativet inngår trafikkveksten og vedtatte utbygginger som ventes fullført før sammenligningsåret. Nullalternativet er sammenligningsgrunnlaget for vurdering av konsekvensene av alternativet/alternativene som konsekvensutredning.

Konsekvensutredningen og planbeskrivelsen skal etter KU-forskriften normalt utgjøre et samlet dokument, og det skal utarbeides et ikke-teknisk sammendrag av utredningen.

Samlet vurdering av prissatte og ikke prissatte konsekvenser:

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. Konsekvenser i anleggsperioden skal også omtales.



### 6.3 Prissatte konsekvenser

Med prissatte konsekvenser menes konsekvenser som det finnes metoder for å kostnadsberegne i kroner.

#### *Metode*

Det skal gjennomføres en nytte-/kostnadsanalyse med bruk av beregningsprogrammet EFFEKT. Dette er Statens vegvesens hovedverktøy for å utføre nytte-/kostnadsanalyser for 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 planlagte 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 gjøres en vurdering av støy i henhold til støyretningslinjen T-1442 og vurdering av lokal luftforurensning i henhold til retningslinjen for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520. Det skal 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 med støyfølsomt bruksformål
- Støysonkart som viser støyen i intervaller på fem desibel ned mot 35 eller 40 dBA.
- Støyplageindeks (SPI)
- Antall personer utsatt for NO<sub>2</sub> og PM<sub>10</sub> over nasjonale mål
- Områder for gule og røde soner for luftforurensning i tråd med retningslinjen T-1520
- Utslipp av NO<sub>x</sub> og CO<sub>2</sub>-ekvivalenter oppgitt i tonn
- 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 i henhold til metodikken beskrevet i Statens vegvesen Håndbok V712 Konsekvensanalyser

## 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.

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. Hele strekningen skal konsekvensutredes etter metodikken i Statens vegvesens håndbok V712 «Konsekvensanalyser». Det vises til vedlagt skjema for anbefalt trase/ undersøkelsesområde når det gjelder delstrekninger og tema som utredningen skal ha særskilt fokus på.

De ikke-prissatte 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.

For de ikke-prissatte temaene skal det lages verdikart som viser hvor de ulike verdiene finnes. For enkelte tema (herunder reindrift) bør det også lages oversiktskart som viser viktigste konfliktpunkter.

### ***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).

### ***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.

Høsten 2014 ble det gjennomført en ny landskapsvurdering. Også denne var på et overordnet nivå, men med konkrete korridorer og standardvalg. Vurderingen er gjort etter metoden angitt i håndbok V712, og tiltakets lokalisering, linjeføring og dimensjon/skala er sett opp mot landskapets skala, sårbarhet og tåleevne. I anbefaling av trase er det lagt vekt på muligheten for en god landskapstilpasning innenfor de aktuelle traseene.

#### *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 endre småskalalandskap sterkt 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 som er varige. 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 høye 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 endre skalaen i småskalalandskapet sterkt 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 innenfor flere av delområdene.

#### *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.

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 sprengte skalaen i landskapet.

Virkningen av inngrepet i landskapet er avhengig av tiltakets lokalisering, linjeføring og utforming, utslag av fylling/skjæring, plassering/utforming av bruer, tunellpåhugg 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.
- Beskrivelse av omfanget 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 skjærende, irreversible sår i landskapet? Bryter tiltaket med strukturen i landskapet? Omfang av eventuelle massedeponi skal også beskrives.
- Beskrivelse og vurdering av reiseopplevelse. Opplevelsen langs selve vegstrekningen må beskrives, men også kryss, rassikringstiltak, utstyr som støyskjermer/voller, trafiksikkerhetsutstyr og lignende må inngå i vurderingene dersom dette er kjent.
- Beskrivelse av 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.
- Beskrivelse av 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.



### *Formingsveileder*

Arkitektur og landskap danner omgivelsene for våre liv. De påvirker oss og betyr noe for oss alle. God arkitektur er med på å skape identitet og tilhørighet og kan øke vår livskvalitet. Statens vegvesen har derfor en strategi for å sikre god arkitektur på det vi planlegger, bygger og drifter.

Det skal utarbeides en formingsveileder med overordnede mål og formingsprinsipper for plassering og utforming av ny E10/rv.85/ r.v83 og tilhørende anlegg på strekningen.

Formingsveilederen skal være et verktøy for å sikre et helhetlig estetisk uttrykk langs hele strekningen samtidig som veilederen skal speile lokal identitet og mangfold langs Hålogalandsvegen. Dokumentet skal beskrive det estetiske ambisjonsnivået, og det skal utarbeides felles mål og forutsetninger for prosjektet. Veilederen skal ligge til grunn for alle prosjekteringsarbeider og gi overordnede føringer for formuttrykk, materialvalg og fargebruk.

Formingsveilederen skal ha status som internt styringsdokumentet. Avvik fra veilederen skal betraktes som avvik fra prosjektet.

### *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.

Med utgangspunkt i vegvesenets håndbøker og nasjonale veiledere, skal følgende utredes:

- Barn og unges interesser, særlig med tanke på trygg skoleveg og påvirkning av områder som er i bruk eller særlig egnet til lek og rekreasjon. Gjennomførte medvirkningstiltak skal også omtales
- Påvirkning av regionalt og lokalt viktige friluftsliv- og rekreasjonsområder
- Virkninger for lokalsamfunnsutvikling i kommunesentre og tettsteder, blant annet som følge av vegomlegging

### *Naturmangfold*

I henhold til Forskrift om konsekvensutredning 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 stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet. I denne sammenhengen skal det også legges vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen, herunder samisk bruk.

Utredningsområdets ytre avgrensning vil være ulik for ulike tema. Med hensyn til 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. Området ved Evenes flyplass har mange observasjoner av arter i Rødlistekategoriene 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 supplerende kartlegging av naturmangfold i planområdet. Supplerende kartlegging og datainnsamling gjøres etter metodikk og anbefalinger i V712 Konsekvensanalyser.

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 viltnemnder, 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 i henhold til 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 kompenserende 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.

#### *Dagens situasjon og kunnskapsstatus*

Med utgangspunkt i eksisterende kunnskap har Vegvesenet i forprosjektet luket bort trasealternativer som er i sterk konflikt med viktige kjente kulturminneinteresser. I KVV fra 2012 vurderes konsekvensen som ingen/liten for kulturmiljø. Konfliktpotensialet i forhold til samiske kulturminner og kulturmiljø er utilstrekkelig utredet for de aktuelle vegstrekningene og traséene. Det er derfor behov for § 9-undersøkelser etter Kulturminneloven og KU for samiske kulturminner og kulturmiljø for tiltaket som helhet.

Der et område vurderes å ha særlig potensial for kulturminner fra enkelte tidsperioder, er dette nevnt. Dersom skisserte løsninger vurderes å kunne komme i konflikt med kulturminner, er dette nevnt spesielt i silingsrapporten. Det er imidlertid behov for å gjennomføre arkeologiske registreringer i felt som utgangspunkt for videre planlegging. Virkninger for eventuelle funn og mulige avbøtende tiltak skal beskrives.

### ***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 KVV 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.

Vegvesenet har engasjert en ekstern konsulent til å gjøre en overordnet vurdering av virkningene for reindriften. Denne legges til grunn for det videre arbeidet med konsekvensutredningen og i dialogen med reindriftnæringa.

Reinbeitedistriktene er opptatt av at det tilrettelegges for flytt- og trekkveger samt sikkerheten. Dette omfatter god sikt, slake vegskråninger, god avstand til skjæringer, samt begrensning eller utelate rekkverk der det er viktige trekk- og flyttveier som krysser veg, og ønsker om avbøtende tiltak, eks i form av samleplass ved viktig flyttvei i Heggedal. Dette er tiltak som vil bli utredet og vurdert i det videre planarbeidet.

Forskrift om konsekvensutredninger krever at der hvor reindriftsinteresser blir berørt, skal de samlede virkninger av planer og tiltak innenfor det aktuelle reinbeitedistriktet vurderes. Dette vil bli fulgt opp i konsekvensutredningen.

*Landbruk:*

Ved omdisponering av dyrka jord skal følgende foreligge:

- Oversikt over totalt antall dekar dyrka jord og dyrkbar jord som foreslås omdisponert
- En vurdering av hvorvidt dette er forenlig med nasjonale og regionale mål vedrørende jordvern, produksjonsøkning innen landbruket og sikring av fremtidig matproduksjon

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

*Avsluttende kommentar*

Merknader mottatt under høring og offentlig ettersyn samt råd fra de ulike fagområdene gir grunnlag for videre utredning av de fem fagtemaene som utgjør de ikke-prissatte konsekvensene, landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv, naturmangfold, kulturmiljø og naturressurser. I tillegg er det viktig å ivareta barn og unges interesser i planleggingen. Konsekvensutredningen vil omfatte alle fagtemaene.

Det vises til vedlagte skjema for anbefalte traseer med spesifisering av utredningsbehov.

## 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

Planbeskrivelsen vil omtale hvordan avdekket risiko og sårbarhet er håndtert og eventuelt avbøtet.

## 6.6 Tema som skal behandles i planbeskrivelsen

Planbeskrivelsen vil i tillegg til konsekvensutredningen inneholde omtale av andre planfaglige forhold som har relevans for planarbeidet. I dette vil særlig helhetlig vurdering av virkningene for lokal samfunnsutvikling, barn og unges interesser og kollektivtrafikk være sentralt, og også lokalisering av kryss og utforming av broer. Planbeskrivelsen skal inneholde et ikke-teknisk sammendrag av konsekvensutredningen.

### *Kollektivtransport*

Ved planlegging av infrastruktur for kollektivtransport skal hensynet til trafiksikkerhet, universell utforming, reisetid, forståelighet, komfort, kvalitet, andre trafikantgrupper samt omgivelsene legges til grunn. Kollektivtransport er viktig for å tilfredsstille grunnleggende transportbehov i distriktene, og skoleskyss utgjør en vesentlig andel av antallet reisende i spredt bebygde områder. I området er det også et godt utbygd langrutetilbud på tvers av kommuner og fylkesgrenser. Langrutelinjer vil som oftest trafikker hovedvegnettet, og det er derfor i utgangspunktet ønskelig med få, men godt tilrettelagte stopp. Langrutereisende har ofte mye bagasje, noe som stiller krav både til areal og tilgjengelighet.

Foreløpig oversikt over knutepunkt:

- E10 Bogen
- E10/ Fv 824 Boltås
- FV 713 Fjelldal
- E10 Tjeldsund Kro
- E10 Sandtorg
- E10 Kongsvik
- E10 Fiskfjorden
- E10/Rv 85/Fv103 Gullsfjordbotn (Lofastkrysset)
- E10/Fv 824 Elvemo (kryss til Evenskjer)
- Rv 85/Fv83 Langvassbukt
- Rv 83/Fv14 Sørvik
- Rv 833 Evenes flyplass
- Rv 85 Lødingen fergeleie
- Rv 85/FV 837 Kanstad
- E10/ Rv 85 Kanstadbotn
- Fv 82 Sortland

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

Særlig omlegging av vegtraseen kan skape endrede forutsetninger for kollektivtrafikken. Der en tidligere har trafikkert gjennom bebygde områder, vil en nå få omlegging i stor grad (Bogen, Våtvoll, Kongsvik, Gausvik/Sandtorg, deler av Rv 83 osv.) Det kan bety at det må gjøres endringer både med hensyn til ekspressbusser, distriktsruter kontra lokale ruter, skolebuss osv. Behovet for knutepunkter vil også kunne bli endret.

### *Gående- og syklende*

Løsninger for gående og syklende må ivaretas for hele strekningen. Behovsvurderingen skal gjøres ut ifra vegnormalen og etter en samlet vurdering av strekning og områdetype.

Planarbeidet skal avklare behovet for og omfatte tiltak for gående og syklende på avlastet vegnett. Det er ønskelig å få til et sammenhengende gs-vegnett mellom to bygger/boligkonsentrasjoner. Eksempelvis: Gausvik – Kongsvik, Våtvoll – Bømarka.

Ved omlegging av veg/etablering av tunnel må en påse at avlastet/eksisterende veg er tilfredsstillende og kan benyttes for gående og syklende, for eksempel der eksisterende veg er utsatt for ras. Dersom det ikke finnes alternativ sykkelrute skal det vurderes og legges til rette for sykling i tunnel i overensstemmelse med gjeldende regler.

### *Brukonstruksjoner:*

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

Det er i sum et betydelig antall konstruksjoner som må fornyes, særlig på strekningene Evenes – Tjeldsund og Tjeldsund – Ruggevika. For sistnevnte strekning vil nok mange av disse falle ut ettersom veglinje antas omlagt. 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 avklares 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 det kan utarbeides kostnadsoverslag med en usikkerhet +/- 10 %.



## 7.0 TRASEVALG ETTER HØRING AV PLANPROGRAM

### 7.1 Silingsskjemaer og undersøkelsesområder

De viktigste effektmålene som er omtalt i KVU er redusert reisetid for næringstransport og bedre regularitet og robusthet. Videre planlegging må legge vekt på måloppnåelse, netto nytte, NN/K og ikke-prissatte konsekvenser.

Vedlagt planprogrammet er et silingsskjema som redegjør for siling og innstilling av de ulike trasealternativene i silingsrapporten som var på høring. Silingsskjemaene beskriver kort viktige planfaglige tema som omhandler alternativet, og viser også til måloppnåelse sett i forhold til effektmål omtalt i KVU. Alternativer som i høringsperioden er forkastet beskrives også, med en begrunnelse for hvorfor alternativet ikke utredes videre.

For å imøtekomme innspill og ut fra vegvesenets egne faglige vurderinger, er undersøkelsesområdene utvidet. Dette åpner for mulighet til å justere vegtraseen dersom en i arbeidet med konsekvensutredning, undersøkelser etter § 9 i kulturminneloven eller geotekniske grunnundersøkelser i feltsongen, møter forhold som gjør at veglinjen må justeres. Undersøkelsesområdene er mellom 50 – 250 meter, se vedlegg nr 4.

Planområdet har flere lange tunneler som vil kreve areal til massedeponi og rigg. Områdene er derfor utvidet flere steder med tanke på deponi, kollektivområder og rasteplasser.

#### *Risiko*

Det er i dette prosjektet lagt opp til en planprosess hvor man går rett fra KVU til reguleringsplan med konsekvensutredning. Det medfører at traseavklaring skjer på et mer overordnet utredningsgrunnlag enn dersom det først utarbeides kommunedelplan.

Det betyr samtidig en større risiko for at valgt trase må justeres, eller i verste fall ikke kan gjennomføres. Statens vegvesen har vurdert den samlede risikoen for å ikke få regulert og gjennomført den foreslåtte traseen for å være liten, ut fra det kunnskapsgrunnlaget som er samlet inn gjennom forprosjekt, høring, folkemøter og befaringer.

Risikoen i prosjektet reduseres også ved at undersøkelsesområdene i noen områder er utvidet for å gi mulighet til å justere trase for å unngå eller redusere negative konsekvenser. I tillegg vil utvidete undersøkelsesområder dekke andre behov som kryss, kollektivtransport, rasteplasser, deponi, masseuttak og riggområder.

Statens vegvesen har utarbeidet foreløpige kart over undersøkelsesområder basert på innstilte traseer, innspill fra egne fagfolk og høringsinnspill. Dette danner grunnlag for å bestille og igangsette nødvendige undersøkelser og utredninger for å oppnå et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag.

## 7.2 Traseer som skal legges til grunn for videre planlegging

### Sortland kommune, delkart 1

*Trase:* Utbedring av dagens veg, trasealternativ 1.

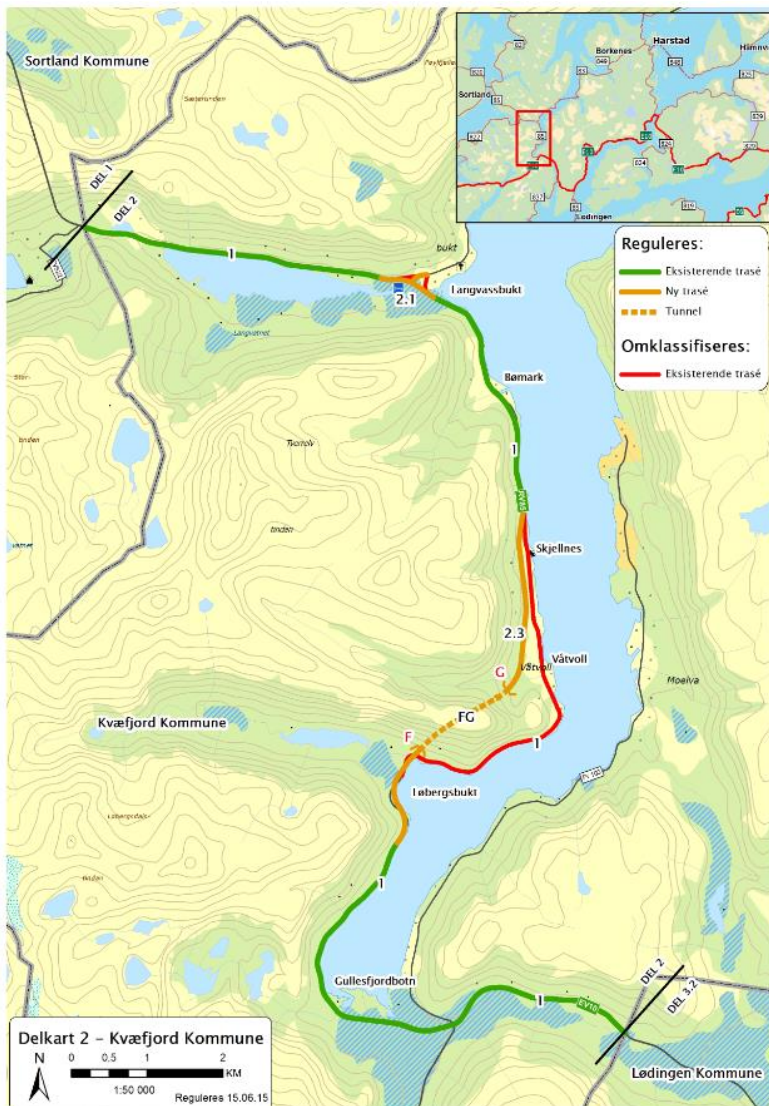
*Begrunnelse:* Det er ikke behov for omlegging av vegen, men utbedring av eksisterende veg, kryssområder og tilrettelegging for avkjørsler og gang- og sykkelveger. Det er viktig at det i reguleringsplanen settes av tilstrekkelig areal til slake vegskråninger og siktrydding av hensyn til rein og storvilt.



## Kvæfjord kommune, delkart 2

*Trase:* Utbedring av dagens veg, trasealternativ 1, i kombinasjon med alternativ 2.1 i Langvassbukta, alternativ 2.3 ved Våtvoll og tunell FG. Videre mot Gullsfjordbotn og kommunegrensen anbefales utbedring av dagens veg, trasealternativ 1.

*Begrunnelse:* Naturinngrep, kulturminner og landskapsinngrep, i tillegg til total lengde på tunneler for hele prosjektet, er faktorer som tilsier utbedring av eksisterende veg for store deler av strekningen, istedenfor ny veg i ny trasé. Alternativ 2.1 foreslås for kryssing av Langvasselva. Dette innebærer ny veg i nytt terreng og ny kryssing litt lengre øst i bukta enn dagens veg. Utredning for best terrengtilpasning i sårbart landskap blir viktig i videre utredningsarbeid. Kulturminner og naturmangfold er også viktige utredningstemaer i den videre planprosessen.

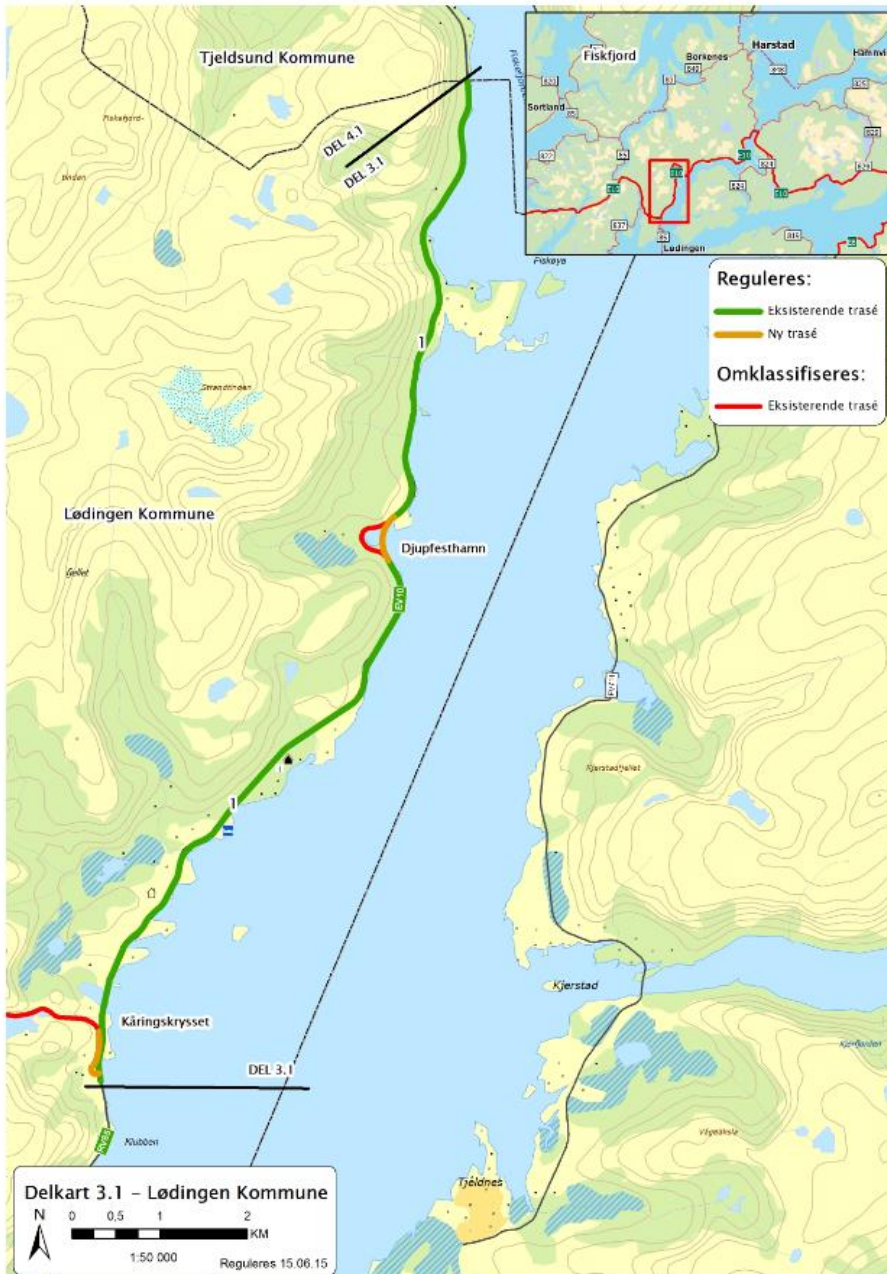




### Lødingen kommune, delkart 3.1

*Trase:* Utbedring av dagens veg, trasealternativ 1, med omlegging av vegen i Djupfesthamn.

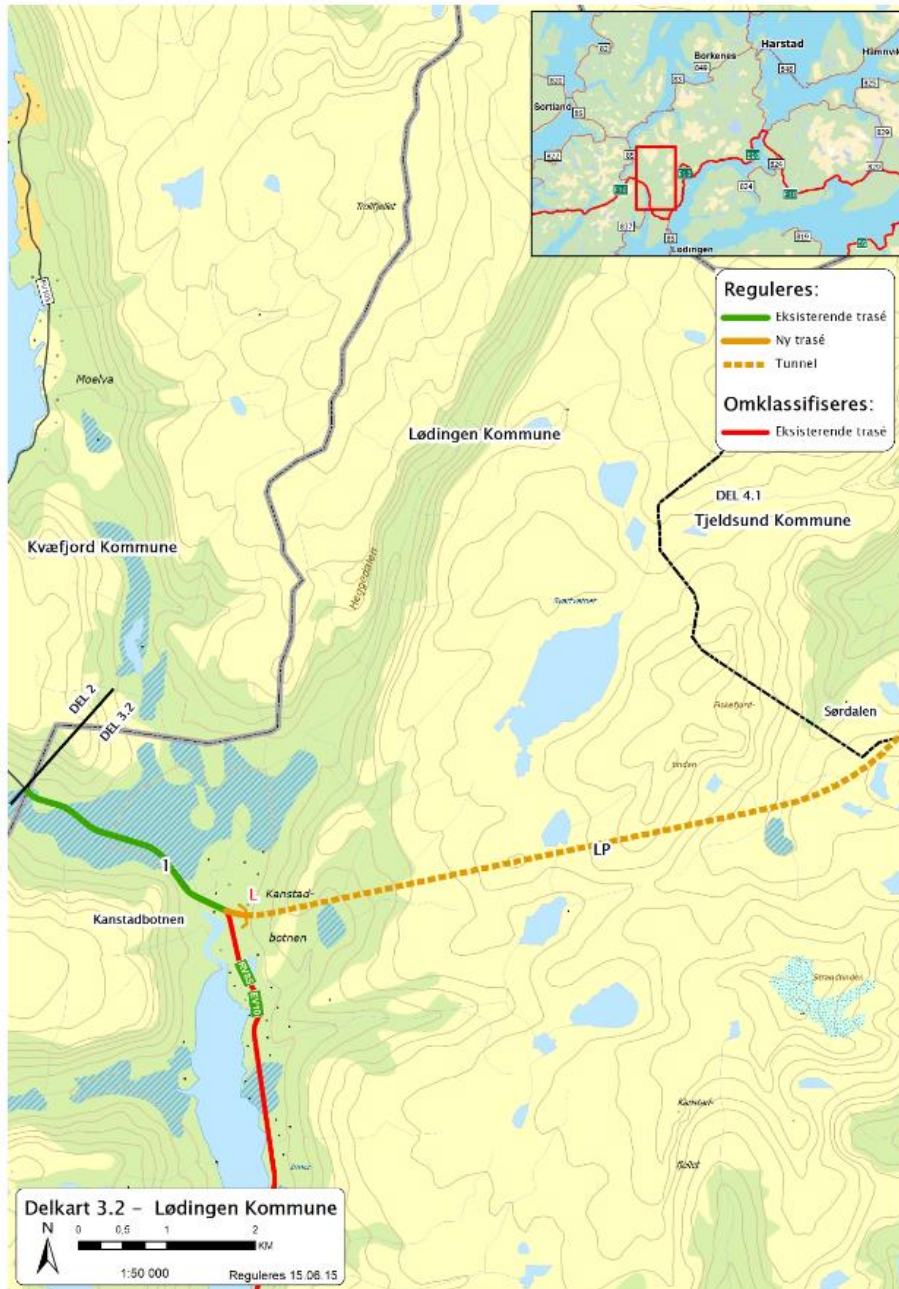
*Begrunnelse:* Vegen omklassifiseres til Rv 85, men skal oppgraderes til H2 standard på områder hvor det er nødvendig med utbedring av horisontal og vertikal kurvatur. Det må avsettes en bred korridor i Djupfesthamn for å utrede omlegging i reguleringsplanfasen.



### Lødingen kommune, delkart 3.2

*Trase:* Utbedring av dagens veg, trasealternativ 1, med tunnel LP.

*Begrunnelse:* På grunn av verdifulle natur-, friluft-, kulturminne- og landskapsområder, samt reindrift, anbefales å følge eksisterende trasé så langt som mulig. Tunnelpåklegg nær eksisterende veg tar samme hensyn og anbefales derfor. Undersøkellesområdet er utvidet for å legge til rette for deponi, rasteplass etc.

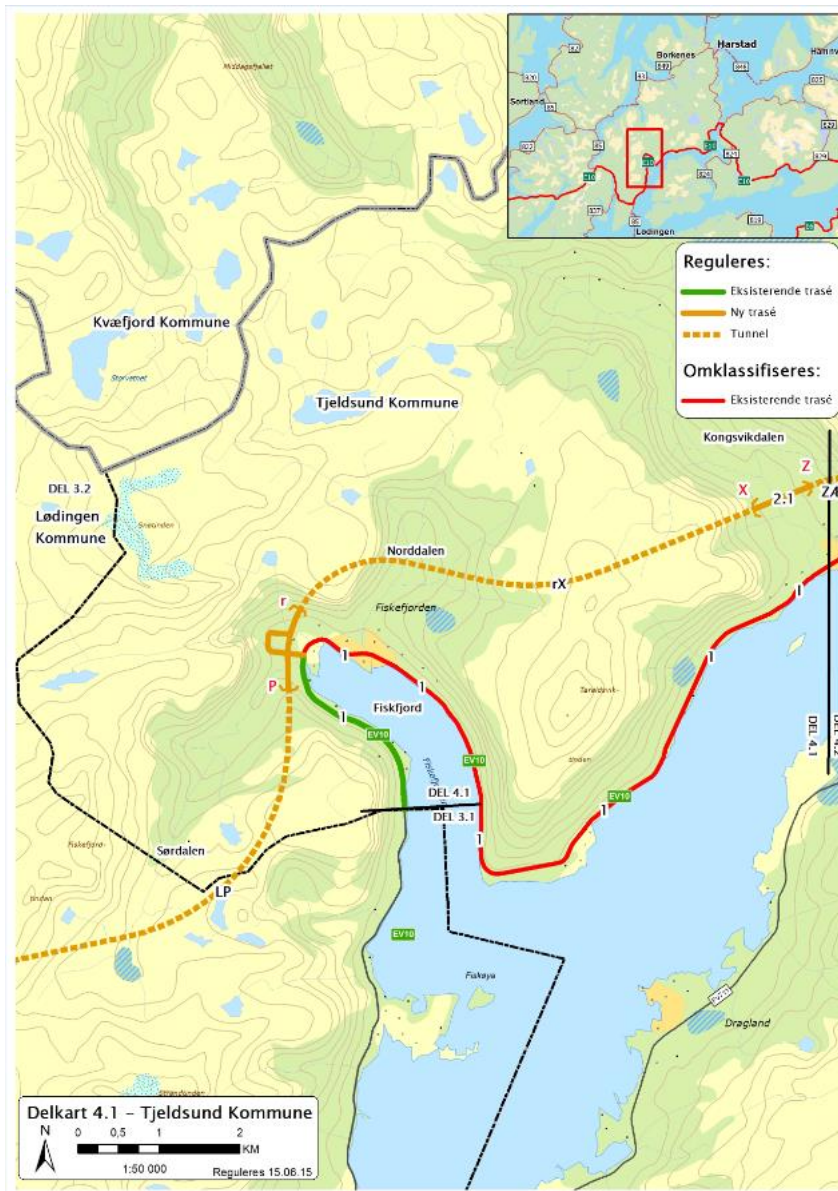




## Tjeldsund kommune, delkart 4.1

*Trase:* Tunnel LP, en justert trase 3 i Fiskfjord og tunnell rX mot Kongsvik.

*Begrunnelse:* Påhugg r er gunstig i forhold til konsekvenser for landskapsbildet og boliger/ fritidsboliger i Fiskfjord. Tidligere anbefaling påhugg S ga til dels store fyllinger og en ny barriere mellom fritidsboliger og sjøen. Traseen ville blitt svært synlig i landskapet, og også delt opp kulturlandskap og dyrka mark. Tidligere antok man at det ville være ugunstige geologiske forhold for et tunnelpåhugg lengre nordvest, men nærmere geologiske undersøkelser viser at området for påhugget har gunstige geologiske forhold. Strekingen for ny trase, mellom påhuggene (P-r), vil ligge godt i landskapet, og gir muligheter for deponi, utfartsparkering og påkobling til eksisterende trase. Dette samtidig som man får ryddet opp i og fylt igjen sår fra grusuttak i området nær påhugg P, og mellom dagens veg og de to elvene Oselva og Sørdalelva.



## Tjeldsund kommune, delkart 4.2

*Trase:* Øvre trase 2.1 + tunnel ZÆ + trase 2.4 + tunnel ØÅ + trase 2 og tunnel AB videre gjennom Hårberget i Harstad.

*Begrunnelse:* Tunnelpåhugg X vil være mest gunstig for lokalbefolkningen i Kongsvik. Påhugget er også sammenfallende med kommunedelplanen som er vedtatt i kommunen. En øvre trase fra Kongsvik til Hårvik, med tunnel gjennom Ulvikfjellet, vil være mest fremtidsrettet. Denne vil gi betydelig innkorting, høyere hastighet og minst stigning av alle alternativene. En øvre trase vil dessuten være mest trafikksikker, samt at man vil unngå løsmasser og rasfare rundt Ulvik, og randsonebebyggelsen og arealknappheten langs eksisterende trase.

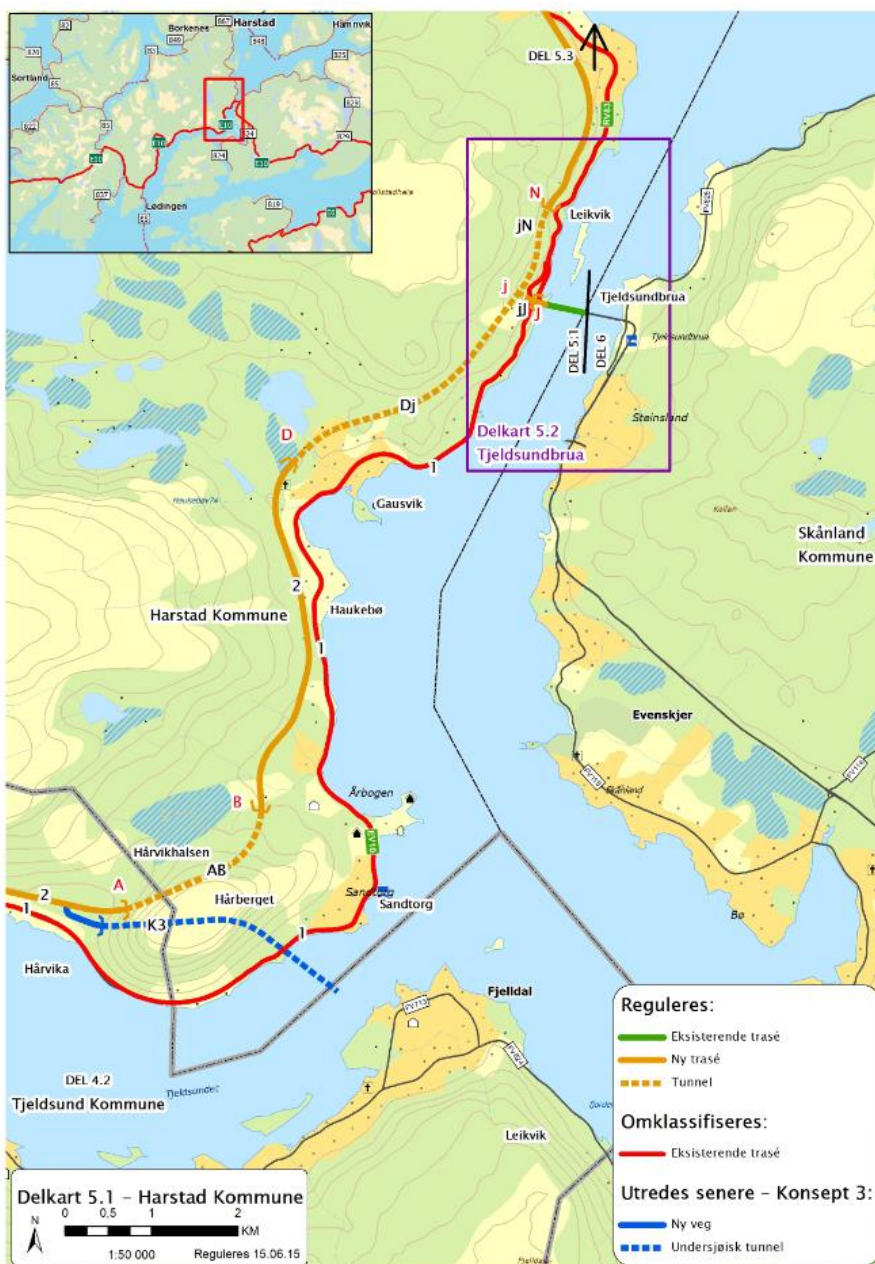




## Harstad kommune, delkart 5.1

*Trase:* Tunnel AB gjennom Hårberget, trasealternativ 2 til tunnel DN gjennom Gullberget.

*Begrunnelse:* Tunnel gjennom Hårberget er best tilpasset tilknytning til konsept 3, i tillegg til at man unngår å komme i konflikt med viktige reinbeiteområder og kulturminner. Et bakre alternativ vil gi uheldige stigningsforhold og problemer med vinterdrift. Videre vil eksisterende trase gi lange strekninger med nedsatt hastighet, i tillegg til at det er arealknapphet og mange eiendommer nær vegen. Det anbefales en lengre tunnel mot Gullberget i tilknytning til en øvre trase i alternativ 2. Dette for å få en god standard på vegen. Kommer ikke i konflikt med bebyggelse og gir generell god måloppnåelse. Løsbart i forhold til landbruk og dyretråkk. Det er avsatt store undersøkelsesområder for å optimalisere plassering av traseen.





## Harstad kommune, delkart 5.2

*Trase:* Rundkjøring i tunnel.

*Begrunnelse:* Terrenget er bratt. Landskap og lokalmiljø har høy kvalitet. Dette er et knutepunkt, med tre armer til Narvik, Harstad og Sortland. På sikt kan det hevdes at Narvik–Harstad blir mest dominerende. Et motargument mot rundkjøring i fjell er ofte kostnader, men her blir dagløsning minst like kostbar. Et argument mot rundkjøring i tunnel er ulykkespotensialet. Her blir dagløsning minst like vanskelig på grunn av krappe radier, flere kryss i rask rekkefølge og et vanskelig lesbart vegsystem. Landskapshensyn tilsier kryss i fjell. Utfordringen blir lange strekninger langt fra by med god vegstandard som ender i fjellhall med rundkjøring som kan komme overraskende. Avbøtende tiltak skal vurderes for å redusere risikoen. Tunnelalternativene er lett å kombinere med konsept 3, da de er relativt lite plasskrevende og enklere å drifte.



### Harstad kommune, delkart 5.3

**Trase:** Justert trasealternativ 2, tunnel Nn, og trasealternativ 2 i kombinasjon med 1 frem til Sørvik, trase 2 i Nordvik og trase 1 til Harstad.

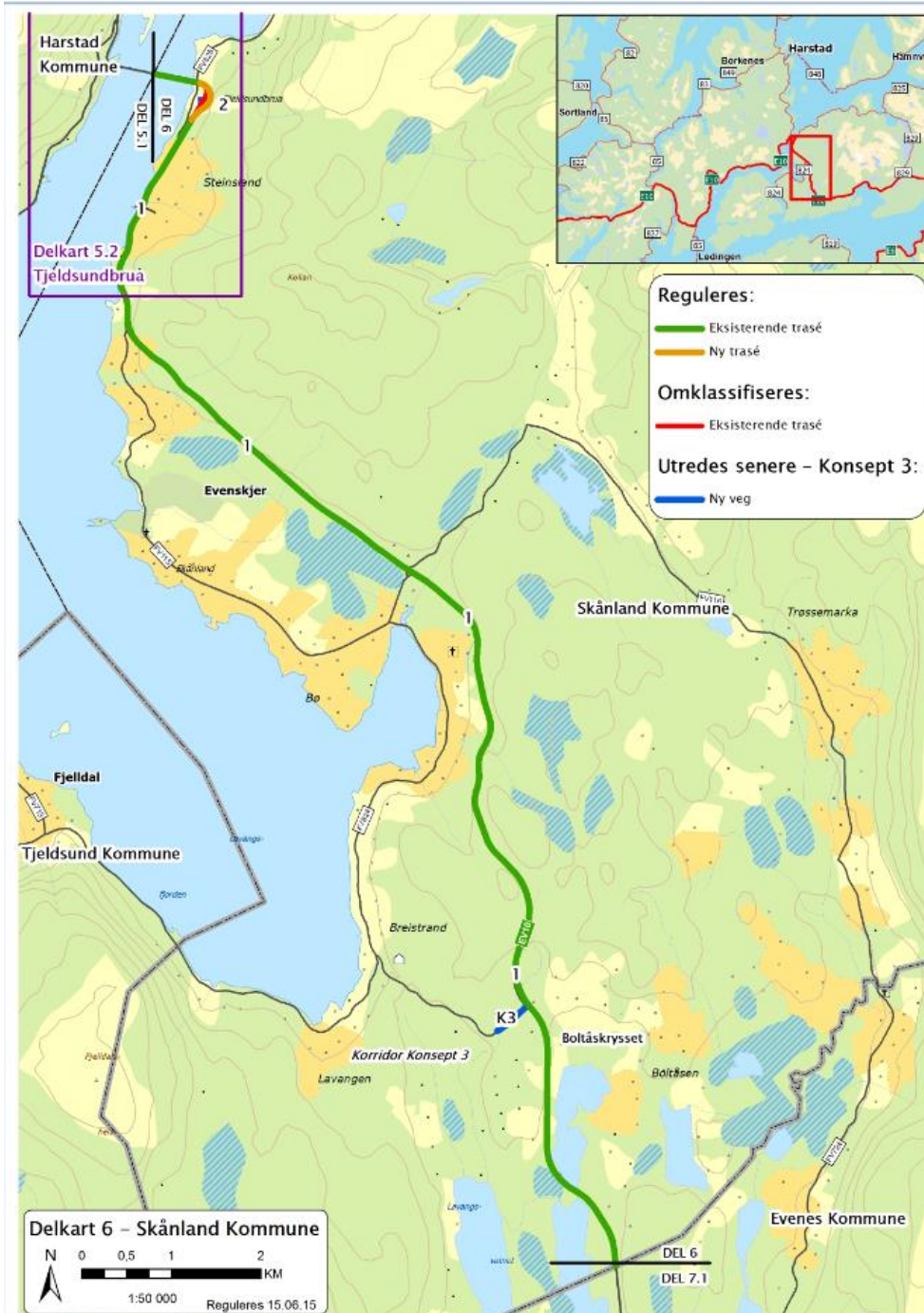
**Begrunnelse:** Alternativene har liten innvirkning på reindriften, men vil ha noe påvirkning på naturmangfold og landskapsbildet, og kan berøre landbruksarealer og kulturminner. En øvre trasé 3 eller 4 vil være ca 0,5 km kortere enn den nedre langs eksisterende veg. Ved hastighet 80 km/t gir det mulighet for maks et halvt minutt spart reisetid. Til gjengjeld får vi flere strekninger med stigning 6 % i en øvre trasé, noe som er uheldig for tungtransporten. Det øvre alternativet representerer store landskapsinngrep og en uheldig fragmentering. I tillegg kommer alternativet i konflikt med vernet området ved Vikevatnet, kulturminner, friluftsliv og rekreasjon.



### Skånland kommune, delkart 6

*Trase:* Trasealternativ 2 ved Tjeldsund bru, og utbedring av dagens veg, alternativ 1, frem til kommunegrense Evenes.

*Begrunnelse:* Alternativene har liten innvirkning på reindriften, men vil ha noe påvirkning på naturmangfold og landskapsbildet, og kan berøre landbruksarealer og kulturminner.



### Evenes kommune, delkart 7.1, 7.2 og 7.3

*Flyplasskrysset (delkart 7.2 i silingsrapport):* Utbedring av dagens veg, trase 1, med omlegging/justering av flyplasskrysset i en justert trase rundt 1 og 2.

*Begrunnelse:* Det er god standard og beliggenhet på dagens veg, som vil være tilfredsstillende fremover. Det må legges til rette for ny avkjørsel til flyplassen, som må spilles inn fra Evenes kommune, forsvarsbygg og Avinor. Alternativ trase ved Evenes flyplass vil komme i berøring med naturreservat. Ved breddeutvidelse av eksisterende trase kan også det bli tilfellet, og økologisk kompensasjon kan bli aktuelt for naturverdier i dette området.

*Dragvikbakken – Snubba:*

*To alternativ tas med i videre plan- og utredningsarbeid:*

1. Utbedring av dagens veg, trase 1, med breddeutvidelse og kurvaturutbedring.

*Begrunnelse:* Tiltaket vil redusere stigningen i Dragvikbakken noe og kan eventuelt gi plass til krabbefelt. Tiltaket vil bedre dagens situasjon hvor bakken oppleves som en flaskehals for tungtransporten. Behov for gang- og sykkelveg Dragvik–Bogen må utredes. Grunnet begrenset måloppnåelse og usikkerhet knyttet til grunnforhold, rasområde og arealknapphet langs eksisterende veg for alternativ 1, anbefales også å regulere et justert alternativ 2 i Dragvik som knyttes til en øvre trasé 2 videre til tunnel ST i Bogen.

2. Utbedring av dagens veg, i kombinasjon med en justert øvre trase 2 i Dragvik.

*Begrunnelse:* Det er behov for en fremtidsrettet løsning fra Dragvikbakken til Bogen sentrum. Alternativet ligger i en justert øvre trase 2, tilknyttet tunnel ST som kommer ut i Bogen sentrum. Alternativet er begrunnet i å unngå rasområde og usikre grunnforhold i eksisterende trase samt vanskelig å breddeutvide langs eksisterende veg mellom Bogen og Dragvik. Alternativet vil også være best med hensyn til trafiksikkerhet. Negativt skjærer alternativet gjennom et aktivt kulturlandskap, som også vil ha negativ påvirkning på landskapsopplevelse.







## Vedlegg:

1 Beslutning om statlig plan, brev fra KMD

2 Silingsskjemaer

3 Traseer med utredningsbehov

4 Undersøkelsesområder

5 Merknadsbehandling

6 «Reindrifsfaglig konsekvensutredning av E10/rv.85/rv.83 Evenes– Harstad – Sortland», C. Nellemann



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

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Trygt fram sammen**