



Statens vegvesen

REGULERINGSPLAN E10 Hålogalandsvegen- Parsell 15

PLANBESKRIVELSE

PARSELL 15

Kommunegrense Tjeldsund - Lakså

EVENES KOMMUNE

Vedtatt i Evenes kommunestyre 14.12.2021

TEKNISKE DATA

Plan-ID: 2021502 Fra profil: 0-9800

Dimensjoneringsklasse: H1/Hø2 Fartsgrense:
90km/t for H1, 60km/t for Hø2

Trafikkgrunnlag (ÅDT): 3600



Finn Sverre Karlisen

Innhold	7.8 Landskap/bybilde	15
Sammendrag	7.9 Nærmiljø/friluftsliv	16
1 Innledning	7.10 Naturmangfold	16
2 Bakgrunn for planforslaget	7.11 Klimagass	16
2.1 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering	Utredningskrav og kunnskapsgrunnlag	17
2.2 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning	Konsekvensanalyse.....	17
3 Planprosess og medvirkning	7.11 Kulturmiljø.....	19
4 Rammer og premisser for planarbeidet	7.12 Naturressurser	19
5 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet	7.13 Støy og vibrasjoner	20
5.1 Beliggenhet.....	7.14 Massehåndtering	20
5.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk	7.15 Grunnforhold	21
5.3 Trafikkforhold	7.16 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse	21
5.4 Teknisk infrastruktur	8 Gjennomføring av forslag til plan.....	22
5.5 Landskapsbilde/bybilde.....	8.1 Fremdrift og finansiering – utbyggingsrekkefølge.....	22
5.6 Nærmiljø/friluftsliv	8.2 Trafikkavvikling i anleggsperioden	22
5.7 Naturmangfold	8.3 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)– og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen	22
5.8 Kulturmiljø	9 Oversikt over innspill i forbindelse med varsel om reguleringsplanstart	23
5.9 Naturressurser.....	9.1 Innspill fra offentlige instanser etter varslings 2015	23
5.10 Grunnforhold.....	9.2 Innspill fra berørte, Evenes kommune – parsell 15.....	23
5.11 Andre forhold	9.3 Innspill etter varslings 2019	24
6 Beskrivelse av forslag til detaljregulering.....	9.4 Innspill etter varsel om utvidet plangrense juni 2020	28
6.1 Planlagt arealbruk.....	12 Vedlegg	30
6.2 Tekniske forutsetninger.....		
6.3 Fravik fra vegnormal.....		
6.4 TS–revisjon		
6.5 Nærmere beskrivelse av planstrekningen		
7 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger		
7.1 Framkommelighet.....		
7.2 Tiltak på avlastet veg		
7.3 Avkjørsler og naboer		
7.4 Byggegrenser		
7.5 Gang– og sykkeltrafikk		
7.6 Barn og unge		
7.7 Kollektivtrafikk		

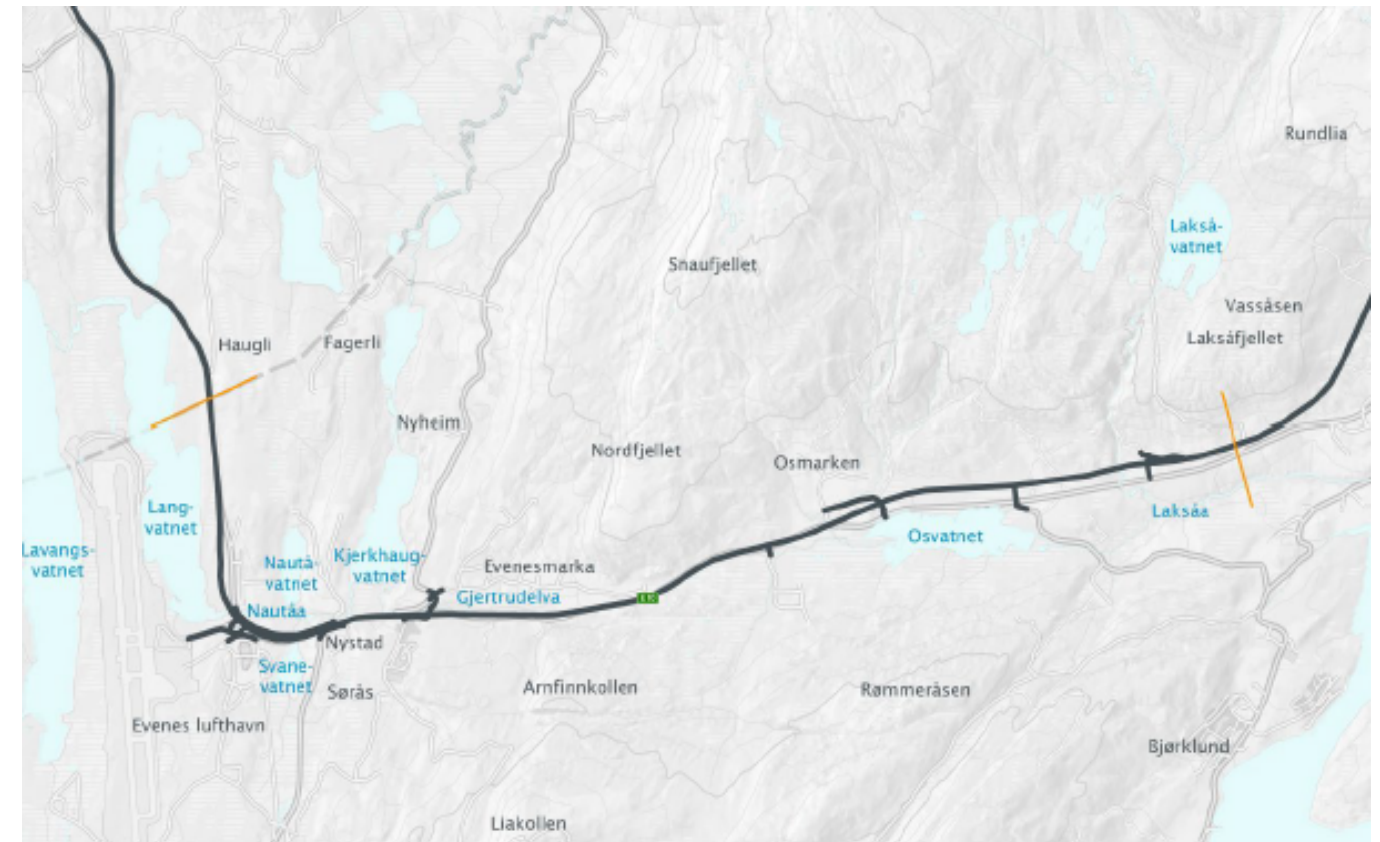
Sammendrag

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

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

Med unntak av parsell 15 ble statlig reguleringsplan for E10, rv.85, rv. 83 Hålogalandsvegen vedtatt 20.7.2017. Parsell 15 ble tatt ut for å utarbeide en god og framtidsrettet løsning for flyplasskrysset i samarbeid med Forsvarsbyggs statlige reguleringsplan for Evenes flystasjon. Parsell 15 berører et fylke og en kommune og planprosessen er gjennomført i tett dialog med offentlige aktører, det er derfor ikke grunnlag for statlig plan for denne parsellen. Planen for parsell 15 ble vedtatt av Evenes kommunestyre 14.12.2021.

Parsell 15 regulerer en strekning på 9.8 km veg mellom kommunegrensa mellom Evenes og Skånland til Lakså i Evenes kommune. Planlagt veg går delvis langs eksisterende E10, og delvis i ny trasé nord for dagens veg.



Figur 1: Delstrekning Parsell 15

1 Innledning

Reguleringsplanen består av følgende

delar: Plankart R15-2-01 – R15-3-05, datert 30.06.2021, rev. 15.11.21

- Planbestemmelser, datert 30.06.2021, rev. 15.11.21
- Planbeskrivelse, datert 30.06.2021, rev. 15.11.21

Reguleringsplanen har vært på høring og var til offentlig ettersyn i perioden 7.juli– 1.september 2021 på følgende steder:

- Evenes kommune, Evenes rådhus, Bogen
- Internett: www.vegvesen.no/halogalandsvegen

Varsel om offentlig ettersyn ble kunngjort i Framover og Harstad Tidende. Grunneiere og rettighetshavere fikk skriftlig melding om dette. Planforslaget ble samtidig sendt ut på høring til offentlige instanser.

Kontaktperson i Evenes kommune:

Plan- og utviklingssjef, Stein–Even Fjellaksel tlf. 411 05 187 e-post:

stein-even.fjellaksel@evenes.kommune.no

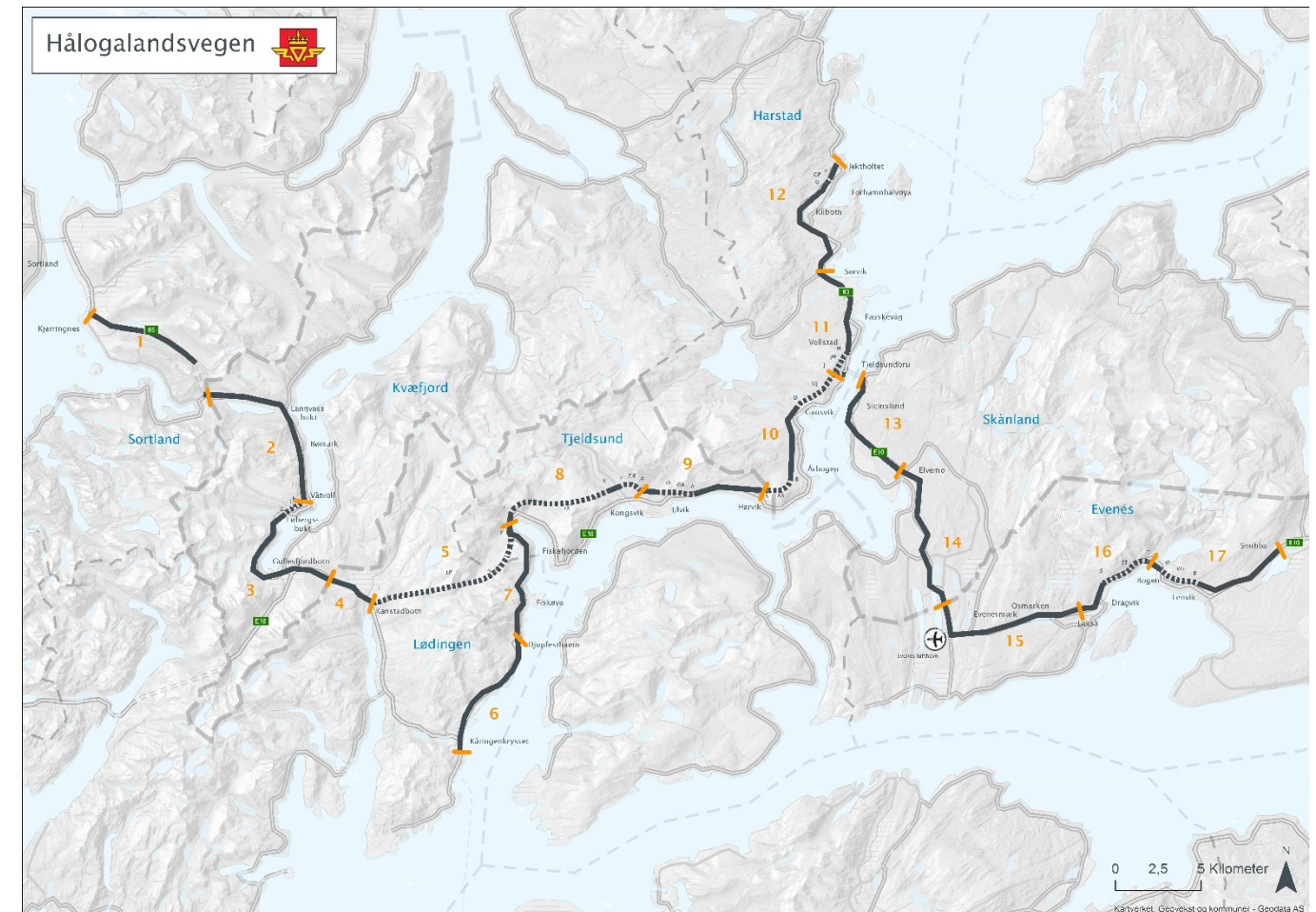
Kontaktperson i Statens vegvesen:

Unni Kufaas, tlf. 992 78 656 e-post: unni.kufaas@vegvesen.no

Line Vestnes, tlf. 909 12 533 e-post: line.vestnes@vegvesen.no

2 Bakgrunn

Planområdet ligger i Evenes kommune i Nordland fylke, hvor Bogen er administrasjonssenteret og hvor også kommunen har regionflyplassen Harstad/Narvik lufthavn, Evenes. Parsellen inngår i prosjekt E10/Rv83/Rv85 Hålogalandsvegen som parsell 15.



Figur 2: Oversiktskart over Hålogalandsvegen – parsell 15 er strekningen mellom kommunegrense Evenes/Tjeldsund og Lakså

2.1 Hvorfor utarbeides detaljreguleringsplan

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

Positive virkninger av planen:

- Ny trase gir en god tilkobling til kollektivknutepunkt og framtidig lokalveg (eksisterende E10)
- Ny trase korter inn avstand mellom øst og vest

2.2 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Tiltakets størrelse gjør at det er gjennomført en konsekvensutredning av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser.

3 Planprosess og medvirkning

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

2015:

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

Arbeidet med parsell 15 stoppet ble stoppet i 2016, men våren 2019 ble arbeidet satt i gang igjen og følgende tiltak for medvirkning er gjennomført:

2019–2021:

- 08.04.2019 Oppstartsmøte med Evenes kommune – gjenopptakelse av reguleringsplan
- Mai 2019 Varsel om gjenopptakelse av plan til berørte og offentlige, varslet inneholdt også informasjon om utvidet plangrense i forhold til opprinnelig varsel i 2015.
- 23.08.2019 Møte med Avinor
- Flere møter med Fylkesmannen (nå Statsforvalteren) i Nordland
- 9.10.2019 og 2.3.2020 møte med Forsvarsbygg og Evenes kommune
- 04.05.2020 Varsel om utvidet plangrense
- Arbeidsmøter med Evenes kommune
- 8.6.2021 Orientering i Formannskapsmøte Evenes kommune
- 04.10.21 Konsultasjon med Grovfjord reinbeitedistrikt og berørte grunneiere
- 12.10.21 Formannskapet i Evenes kommune – gjennomgang av merknader fra kommunen.
- 12.11.21 Møte med Nordland fylkeskommune vedr. endringer etter offentlig ettersyn

Noen av endringene som er gjort etter høring og offentlig ettersyn var av en slik art at de ble sendt til berørte grunneiere, Evenes kommune og Statsforvalteren for uttalelse. Endringene ble sendt 26. oktober, med kort frist for tilbakemelding 03. november. Nordland fylkeskommune ble i møte 12. november orientert om endringene.

4 Rammer og premisser for planarbeidet

Planprogram

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

Fylkesplaner for Nordland

Regional planstrategi for Nordland 2016–2020

Planstrategien skal legges til grunn for kommunale, regionale og statlige organers arbeid.

Transportplan Nordland (2013 – 2024)

I planen vises det til konseptvalgutredningen for Hålogalandsvegen og transportkorridoren E10/rv 85 Evenes – Sortland med arm mot Harstad. Her anbefaler Statens vegvesen et konsept som innebærer innkorting av strekningen Sandtorget–Evenes. Det vises også til Fylkestingets vedtak i sak 47/12 om å støtte et konsept som innebærer en kraftigere innkorting av vegen og reisetiden, med innkorting av Kanstadbotn–Fiskfjord og strekningen Sandtorget–Evenes. Planen ble revidert i 2018, og Hålogalandsvegen er ikke nevnt spesifikt, men oppgradering av veg i fylket er generelt viktig.

Fylkesplan for Nordland (2013–2025)

Beskriver ikke prosjekt Hålogalandsvegen.

Kommuneplanens arealdel, Evenes 2007 – 2019

I kommuneplanens arealdel ligger vegtraseen for E10 der den ligger i dag. Det er utarbeidet egen kommunedelplan for Bogen, som også har avsatt eksisterende E10 til vegformål, samt en mulig fremtidig trasé er avsatt på yttersiden av Strand. Dette alternativet medfører at deler eller hele vegen legges på fylling i sjø.

Områdeplan Nautå

Under utarbeidelse i regi av Evenes kommune.

Reguleringsplaner

Følgende reguleringsplaner blir berørt av denne planen:

- Nautå næringsområde
- Evenes flystasjon og Harstad/Narvik lufthavn, Evenes (under behandling – ikke vedtatt)

5 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

5.1 Beliggenhet

Parsell 15 inngår som en del av E10 og strekker seg fra kommune- og fylkesgrensen mellom henholdsvis Skånland kommune, i Troms fylke og Evenes kommune, i Nordland fylke. Den passerer Harstad/Narvik lufthavn, Evenes, videre forbi Osvatnet, krysser Vasselva og ender like før Fjellveien, avkjøringen til Laksåvatnet. Parsellen er ca. 9,9 km lang.

5.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk

Fra kommunegrensen ved Tjeldsund, i retning lufthavnen, ligger et næringsområde som i dag inneholder bensinstasjon, hotell, bilutleie med mer. Etter å ha passert bru over Nautåa ligger Harstad/Narvik lufthavn, Evenes. Etter lufthavnen er det flere avkjøringer fra E10, både andre hovedveger og til boliger og gårdsbruk. Ved Liakollveien ligger et nytt næringsområde. Videre går planområdet forbi Osvatnet, hvor planområdet omfatter areal som i dag består av løvskog, barskog og noe myr og dyrka mark innimellom.



Figur 3: Sett fra vest mot øst ved Osvatnet. Dagens E10 og planområdet til vestre for dagens veg.

5.3 Trafikkforhold

Dagens E10 fra kommunegrensen til næringsområdet med bensinstasjon og hotell har vegbredde på 7,3 meter og fartsgrense på 90 km/t. Deretter settes farten ned til 70 km/t forbi krysset inn til lufthavnen, for så å øke til 80 km/t resten av parsellen.

Langs eksisterende veg et det avkjørsler både til traktorveger, boliger og gårdstun og tilgrensende fylkesveier. Totalt er det registrert 32 avkjørsler på strekningen, hvor de fleste er driftsavkjørsler for landbruk og skogbruk.

Gjennomsnittlig passerer det 2950 kjøretøy på denne strekningen hver dag, gjennom hele året. Tungtrafikkandelen er 15 % av dette.

Trafikksikkerhet

Det er registrert ca. 75 ulykker på strekningen mellom 1979 og 2019. De fleste ulykkene skjer enten i kurve eller ved kryss. Det er registrert fem drepte på parsellen mellom 1979 og 2019.

5.4 Teknisk infrastruktur

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

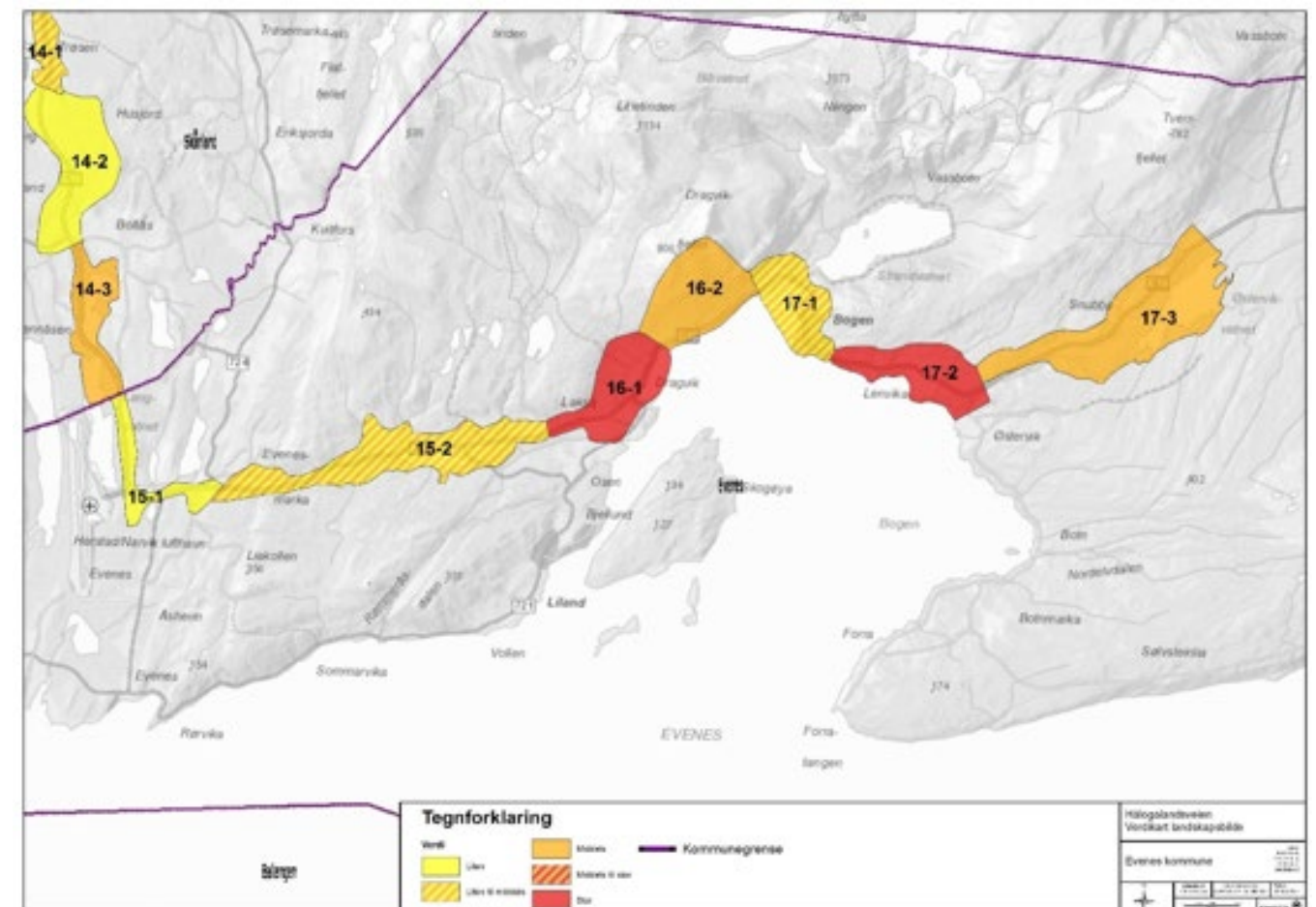
Høyspent

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

5.5 Landskapsbilde/bybilde

15-1 Lufthavnkrysset: Arealene omkring lufthavnkrysset er preget av infrastruktur og har en utforming uten en visuell forankring til naturgrunnlaget. Liten verdi.

15-2 Osvatnet: Området omkring Osvatnet preges av lett kupert, skogkledt terreng som skaper en kontrast til Osvatnets vannflate. Området fremstår som ensartet sammenliknet med de omkringliggende fjellområdene. Middels til liten verdi.

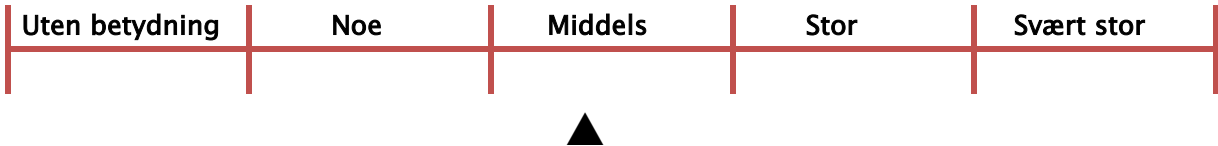


Figur 4: Verdikart landskapsbilde

Vurdering av planområdet E10, parsell 15		
Kategorier	Omtale	Betydning for landskapets karakter
Topografiske hovedformer	Delområdet består av et delvis åpent og flatt landskap og skogkledte åser og koller langs dagens E10.	Viktig
Romlige egenskaper	De romlige egenskapene er knyttet til de flate partiene langs dagens vei og områdene rundt med laveskogkledte koller og kryssende elve- og bekkefar.	Viktig
Naturskapte visuelle egenskaper	Skogkledte koller og lave åser er sentrale landskapselementer.	Viktig
Vegetasjon	Vegetasjonen består i hovedsak løvskog, lyng og gras.	Viktig
Arealbruk	Delområdet er preget av infrastruktur og har en utforming uten en visuell forankring til naturgrunnlaget.	Uvesentlig
Byform og arkitektur	Delområdet har ingen tettstedskultur, men med noe infrastruktur med bygninger og veianlegg	Uvesentlig
Menneskeskapte visuelle egenskaper	Eksisterende europaveg danner visuelle sammenhenger i landskapet	Viktig
Menneskeskapte nøkkelementer	Ingen menneskeskapte nøkkelement inngår i delområdet.	Uvesentlig

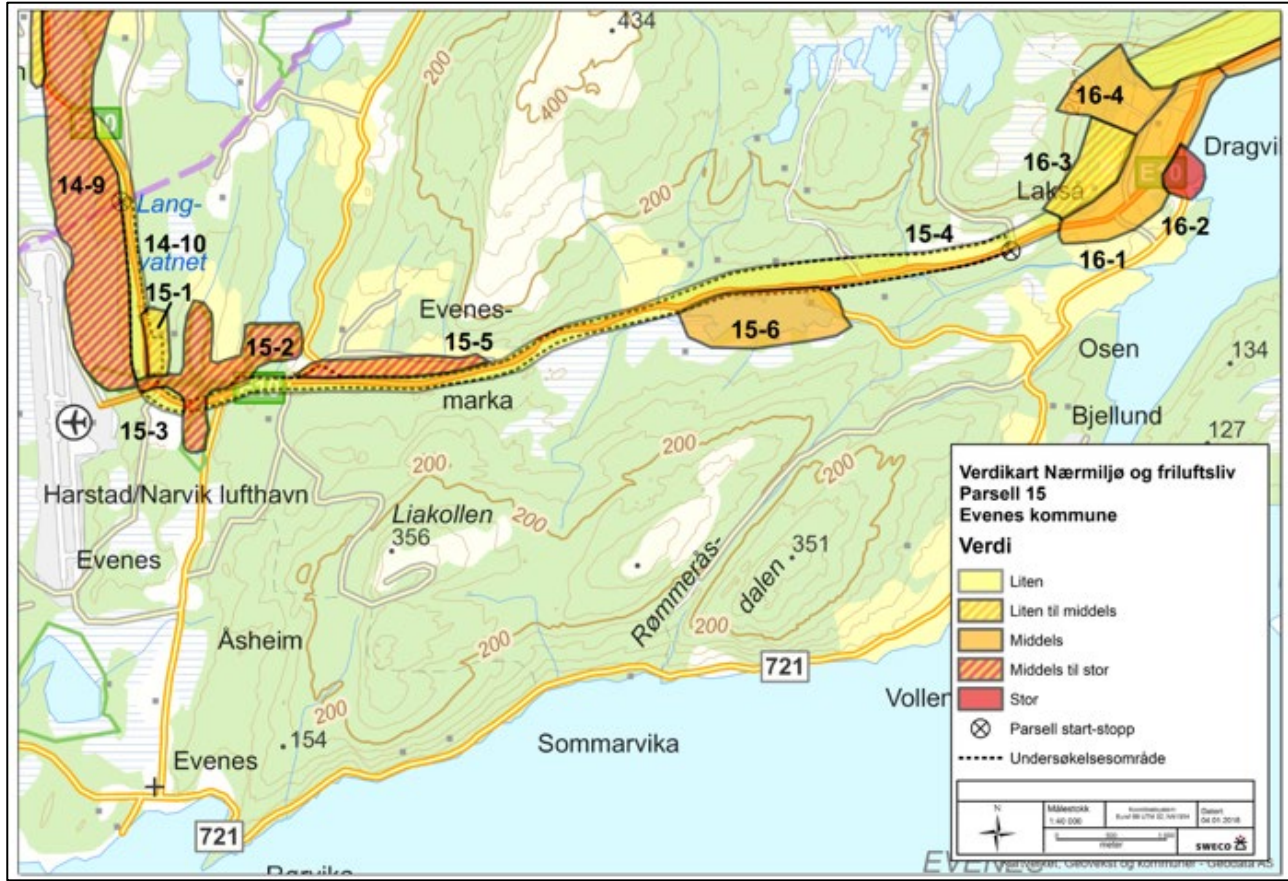
Det er delområdets skala, sammen med det åpne landskapet med infrastruktur, som i første rekke definerer landskapsbildet.

Vurdering av landskapsverdi



5.6 Nærmiljø/friluftsliv

På strekningen går veien gjennom utmarks-, skog- og jordbruksområder, med noe avstand til spredte boliger langs hele parsellen. Spesielt innehar Evenesmarka gode kvaliteter for nærmiljø. I vest passerer parsellen områder knyttet til industri og næring. Vannene i Nautåvassdraget og Osvatnet brukes som friluftslivsområder og har betydelig verdi. Samlet har parsellen middels verdi.



Figur 5: Verdikart nærmiljø og friluftsliv

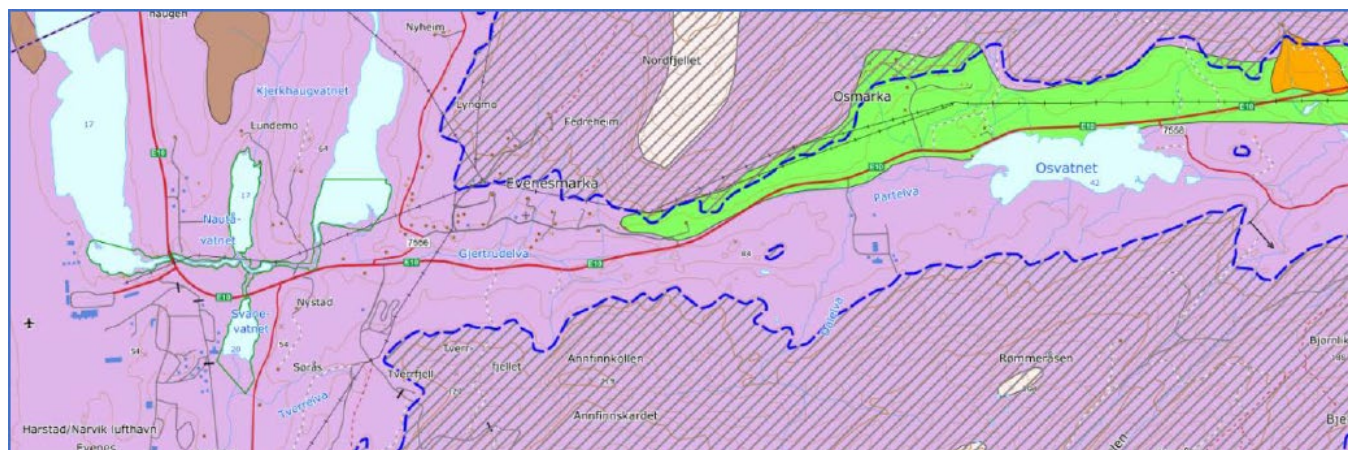
5.7 Naturmangfold

Hele planområdet ligger i et område dominert av kalkspatmarmor. Det er også bånd av glimmerskifer, glimmergneis, metasandstein og amfibolitt. Løsmassedekket er forvittringsmateriale i vest, morene av variabel tykkelse i Osmarka og en breelvavsetning ved Vasselva. Vegtiltaket ligger i sin helhet under marin grense. Både berggrunn, forvittringsmateriale (fra kalkrik berggrunn) og at det er under marin grense gjør at floraen i området er sterkt påvirket av gunstige forhold som baserikt jordsmonn og lett tilgjengelig næringsemner for plantevekst. Vannene i området er også sterkt påvirket av disse forholdene og det er derfor kalkrike innsjøer her. Deler av området er også utvalgt naturtype

som har særskilt vern gjennom egen forskrift. Det er særlig rik kransalgevegetasjon i de kalkrike vannene. Kjerneområdet for dette er vernet som naturreservat. Reservatet er også Ramsarområde på grunn av særlig stor betydning for mange arter av fugl knyttet til næringsrike vann og våtmark spesielt. Dette området er et av Nordland fylke sine viktigste lokaliteter for horndykker, sårbar (VU) på Norsk rødliste for arter 2015. Også Osvatnet er registrert som svært viktig område for fugl. Laksåga med Osvatnet og Vasselva er varig verna vassdrag og det er registrert elvemusling (VU) i vassdraget. Arealene i planområdet er preget av kalkrik berggrunn og til dels også marine sedimenter som gir godt grunnlag for rik plantevekst. Nautå naturreservat med tilgrensende arealer har særlig stor verdi for naturmangfold. Dette er både Ramsarområde med internasjonal verdi for fugl og utvalgt naturtype rik kalksjø med stort mangfold av arter av kransalger og tjønnaks.



Figur 6 Berggrunnsgeologi i området, kilde: ngu.no

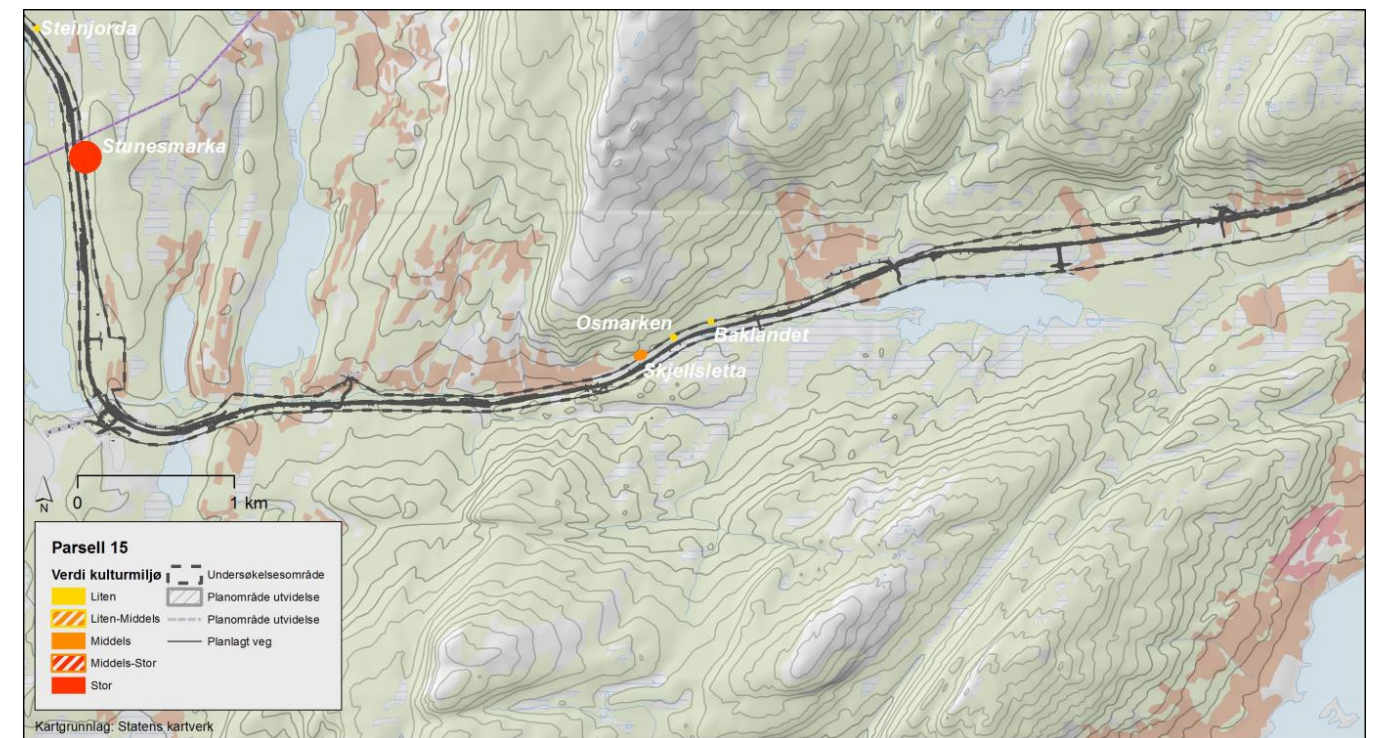


Figur 7 Løsmasser og marin grense, kilde: ngu.no

5.8 Kulturmiljø

Det er funnet grunnlag for å definere fire kulturmiljø i tilknytning til parsell 15. Kulturminneverdier av særlig merknad i disse områdene er et kulturmiljø tilknyttet samisk aktivitet og gårdsbosetning på Stunesmarka. Dette kulturmiljøet, som ligger i umiddelbar nærhet til tidligere Vårdobáiki museum, ble

sannsynligvis etablert på 1700-tallet, og utgjør en samlet og intakt kontekst med stor kunnskaps- og formidlingsverdi.



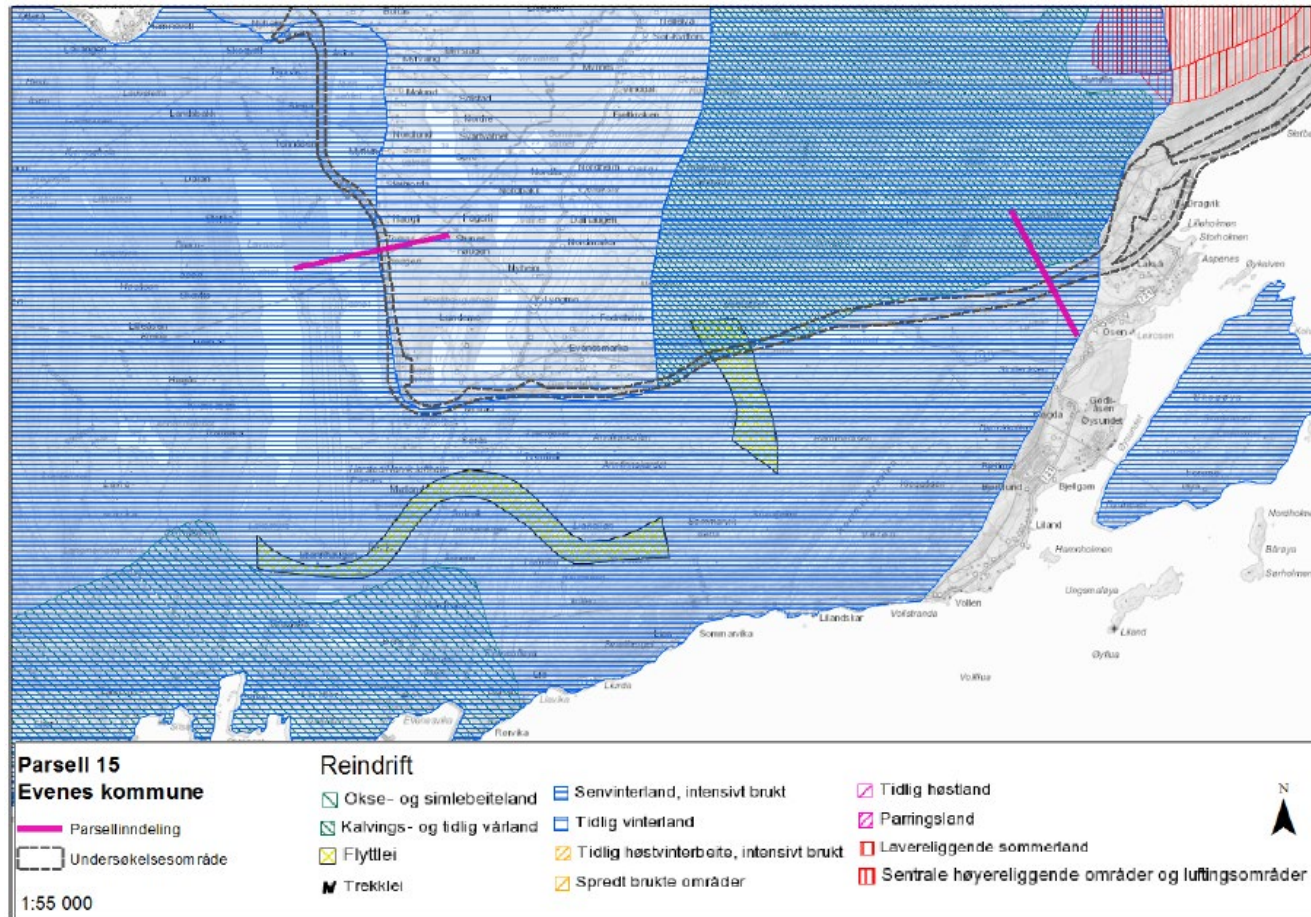
Figur 8: Verdikart kulturmiljø

5.9 Naturressurser

De største jordbruksområdene ligger på strekningen fra Svanevatnet og Nautåvatnet og langs Evenesmarka, samt ved Osmarka og øst for Osvatnet. Jordbruksarealene ligger hovedsakelig nord for europavegen. De fleste jordbruksarealene er fulldyrket, men det finnes også arealer med overflatedyrka jord og areal som brukes til innmarksbeite. Det er kun i Evenes kommune at det foreligger beskrivelser av jordkvalitet i offentlige innsynsløsninger. Jordkvaliteten på strekningen mellom Svanevatnet og Lakså er registrert som god og svært god. Innimellom jordbruksarealene finnes det hovedsakelig løvskog. Hele planområdet inngår i beiteareal som brukes av Evenes beitelag.

Reindrift

På strekningen mellom Nautåa til Evenesmarka er det registrert tidlig vinterbeite, nord for eksisterende E10. Fra Evenesmarka til Lakså er det registrert sen vinterbeite. Sør for eksisterende E10 er det registrert sen vinterbeite og vårbeite (kalvings- og tidlig vårland). Sør for flyplasskrysset finnes det en flyttlei, som strekker seg fra ca. Laksmyra til Liakollen og Snødalen. Sør for flyttleien er det registrert vårbeite (okse- og simlebeiteland). En flyttlei krysser E10 ved Osmarka. Flyttleien strekker seg fra Osmarka i nord til ca. Tverrelva i sør. Flyttleien brukes bl.a. for flytting av rein ned til kysten. Det forekommer også trekk og flytting av rein langs hele strekningen mellom flyplassområdet til Dragvik. Det er opplyst at det forekommer en trekklei ved kommunegrense Evenes/Skånland. Stor verdi.



Figur 9: Verdikart reindrift

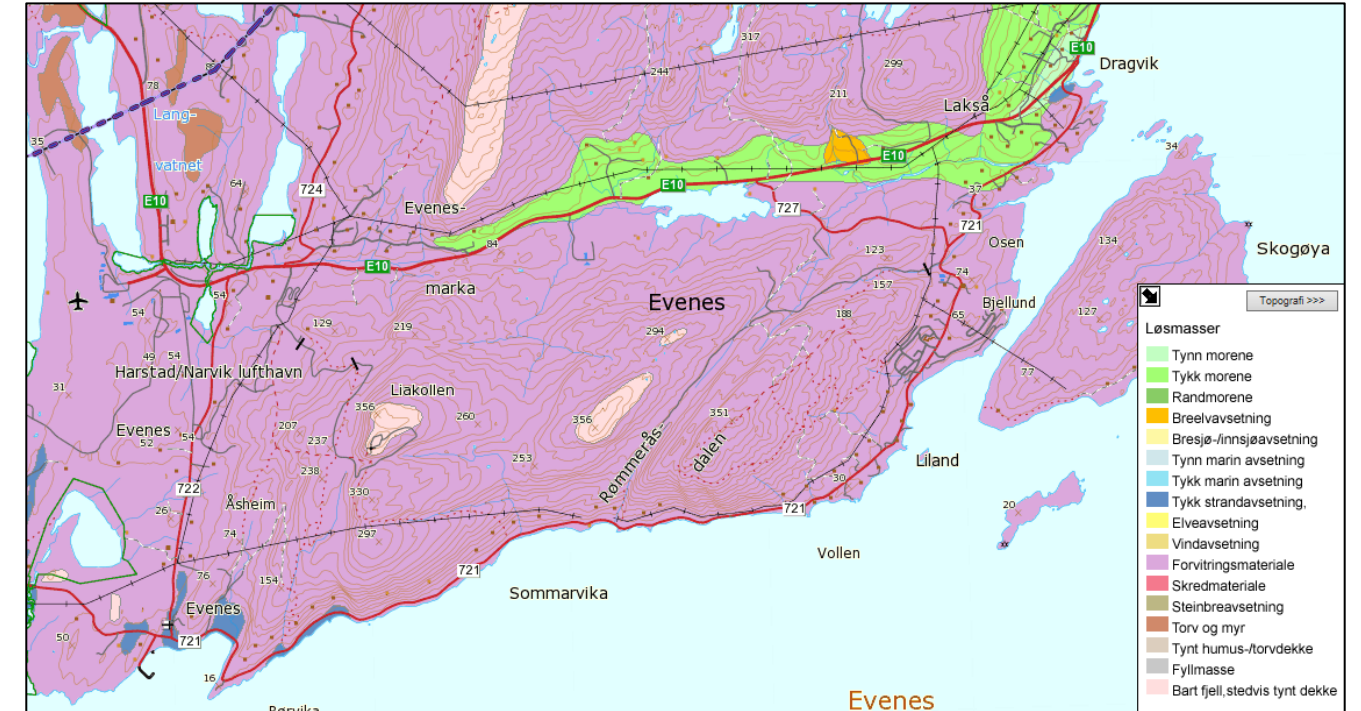
5.10 Grunnforhold

Geologi

Topografien i området er preget av små koller og høydedrag, med stigende terreng mot nord og sør. Berggrunnen består av glimmerskifer og kalkspatmarmor. Og av løsmasser opptre det generelt et tynt morenedekke, samt forvitret berggrunn, og under marin grense (høyeste havnivå etter siste istid) er det stedvis marine avsetninger.

Geoteknikk

Løsmassekart fra NGU viser at løsmassene består av forvittringsmateriale og tykk morene samt breelavsetning.



Figur 10: Oversikt over løsmasser innenfor parsellen

Det er utført en rekke grunnundersøkelser i området. Disse viser noe avvikende grunnforhold fra løsmassekart. Grunnundersøkelsene viser at i vestlig del av området består løsmasser i hovedsak av løst lagret sand og det også funnet et lager leire på noen plasser. I østlig del av området består løsmassene i hovedsak av morene materiale. Det er berg i dagen langs deler av strekningen. Det er også observert flere områder med myr, som ved Osmarka.

5.11 Andre forhold

Brukonstruksjoner

Ny veglinje går i hovedsak i eksisterende trasé (E10) der det er registrert 3 brukonstruksjoner. En av bruene er bygd 1961 og krysser Nautåa i Nautå naturreservat. Bruen ved Osmarkelv er bygd i 1975 og består av ett korrugert stålrør i fylling. Den siste bruene er en kulvert som er bygd i 1975 og krysser Laksåa.

6 Beskrivelse av reguleringsplanen

6.1 Planlagt arealbruk

Planområdet er på totalt ca. 1125 dekar.

Reguleringsformål og løsninger

I henhold til plan- og bygningslovens §12-5 og §12-6 er planområdet inndelt i arealer med følgende reguleringsformål:

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

- Næringsbebyggelse (BN)
- Vann- og avløpsanlegg (o_BVA)
- Øvrige kommunaltekniske anlegg (o_BKT)

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

- Kjøreveg (o_SKV og SKV)
- Fortau (o_SFT)
- Gang-/sykkelveg (o_SGS)
- Annen veggrunn – tekniske anlegg (o_SVT og SVT)
- Annen veggrun – grøntareal (o_SVG)
- Kollektivknutepunkt (o_SKK)
- Parkeringsplasser (o_P)

Grønnstruktur (PBL 12-5 nr. 3)

- Vegetasjonsskjerm (GV)

Forsvaret (PBL 12-5 nr. 4)

- Forsvaret (M)

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

- LNFR areal for spredt bolig-, fritids- eller næringsbebyggelse (LNFR)

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

- Bruk og vern av sjø og vassdrag (V)
- Naturområde i sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (VNS)

Hensynssoner (PBL § 12-6)

- Sikringssone – Frisikt (H140)
- Faresone – Høyspenningsanlegg (H370)
- Hensynssone – Bevaring naturmiljø (H560)
- Båndleggingssone etter lov om naturvern (H720)
- Båndlegging etter lov om kulturminner (H730)

Bestemmelsesområder (PBL § 12-7)

- Utforming (#11 Nystadkrysset)

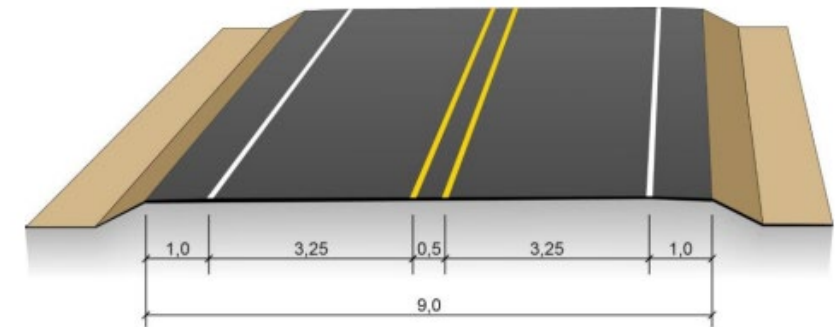
- Krav om nærmere undersøkelser, overvåkning og klargjøring av virkninger (#50)
- Midlertidig anlegg- og riggområde (#1 Jordbruk, #2 Myr, #3 Skog, #4 Byggeområder og #5 Nautå Naturreservat, #6 Permanent masselager, #7 Kantsone Nautå naturreservat, #8 Cjertrudelva, #9 Mølnelva og Vasselva, #10 Adkomst til Evenes Flystasjon).

6.2 Tekniske forutsetninger

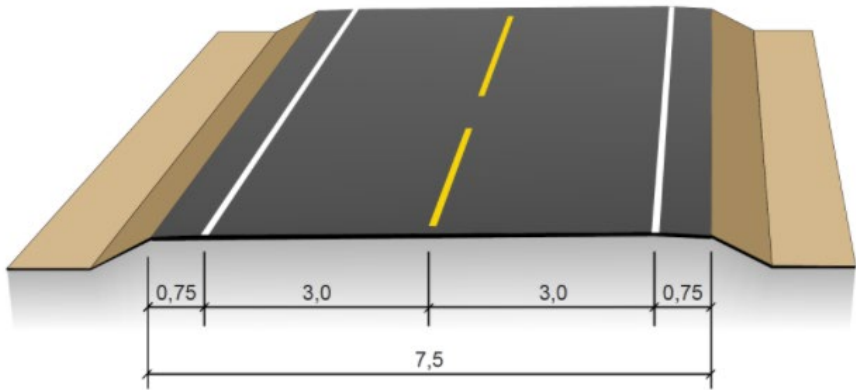
Kjøreveger

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

Dimensjoneringsklasse E10	H1/Hø2
Fartsgrense	90km/t for H1 / 60 km/t for Hø2
Minste tillatte horisontalkurveradius	400 m/125 m
Maks stigning	6 %
Dimensjonerende trafikk (ÅDT)/årstall	2950 (2019)
Dimensjonerende trafikk (ÅDT) + 47 år	3600 (2062)
Vegbredde (kjørefelt + skulder)	8,5 m (3,25 + 1 m)/7,5 m (3,00 + 0,75 m)



H1 Nasjonale hovedveger, ÅDT < 6000 og fartsgrense 80 km/t



Figur 11 Hø2 Øvrige hovedveger, ÅDT < 12 000 og fartsgrense 60 km/t

Kryss/tilkoblinger

Dagens avkjøring til bolig ved Skoglund stenges og det anlegges ny veg som kobler seg på Normann Skoglunds vei. Ny E10 er planlagt vest for dagens og det etableres nytt fullkanalisert kryss fra ny E10 til gammel E10, denne blir samleveg til Nautå næringsområde og videre til Evenes/Harstad flyplass og flystasjon. Det reguleres ny adkomstveg til hytte ved Langvatnet fra gammel E10 som går under ny E10-bru. Videre stenges flere avkjørsler som samles i sideveger på begge sider av E10. Ved Osvatnet etableres ny sideveg for å betjene boligene i Osmarka og denne vegen kobles sammen med gammel hovedveg på sørsiden av ny E10. På østsiden av Osvatnet etableres det påkjøringsmulighet fra gammel hovedveg til ny hovedveg, samt at Markeveien og Harstadveien møtes i en rundkjøring. Etter å ha passert Vasselva/Laksåa er det en ny samleveg som kobler seg på gammel hovedveg.

Bruer og kulverter

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

Tabellen under viser en oversikt over nye konstruksjoner på parsellen.

Brunavn	Kategori	Profil	Lengde [m]	Type	Formål
Nautåa I	Bru	1760	160	Bjelkebru	Veg over vassdrag og lokalveg
Nautåa II	Bru	465*2	65	Bjelkebru	Lokalveg over vassdrag
Svanvatnbekken	Bru	2330	40	Bjelkebru	Veg over vassdrag
Kirkehaugveien	Bru	210*2	40	Bjelkebru	Lokalveg over veg
Kvitforsveien	Kulvert	3430	30*1	Kulvert	Veg under E10
Gjertrudelva	Kulvert	340*2	40*1	Kulvert	Vassdragskulvert under Kvitforsveien

Osmarkelv	Kulvert	6670	24*1	Kulvert	Vassdragskulvert
Osmarkveien	Kulvert	7130	25*1	Kulvert	Veg over landbruksveg
Laksåga	Bru	8995	75	Bjelkebru	Veg over vassdrag
Fjellveien	Kulvert	9245	20*1	Kulvert	Veg over landbruksveg
Nystad	Kulvert	2600	18	Kulvert	Landbrukskulvert
Dalhaug/ Evenesmark	Kulvert	4520	15	Kulvert	Kjørbar kulvert under E10
Gbnr 20/9	Kulvert	8565	15	Kulvert	Landbrukskulvert

*1 Antatt lengde for kulvert/rør gjennom overliggende veg.

*2 Profilnummer for sideveg.

Brua ved Nautåa planlegges revet, og erstattet av en ny bru i samme linje, i tillegg til en bru som fører ny adkomstveg til flyplassen over elva. Bruene blir liggende i forskjellig høyde, siden E10 også krysser over lokalvegen her. Lengden på bruene er i stor grad styrt av hensyn til naturvernområdet, mens også flomvannstanden påvirker lengden og utformingen av den laveste brua.



Figur 12: Nye bruer over Nautåa.

Det planlegges også en bru over naturvernområdet ved bekken mellom Svanvatnet og Nautåa. Lengden av denne er også styrt primært av hensynet til naturvernområdet.

På den andre siden av kryss mot Evenesveien planlegges en overgangsbru for Kjerkehaugveien (Pv4006).

Bru over Laksåa planlegges bygd oppstrøms eksisterende veg.

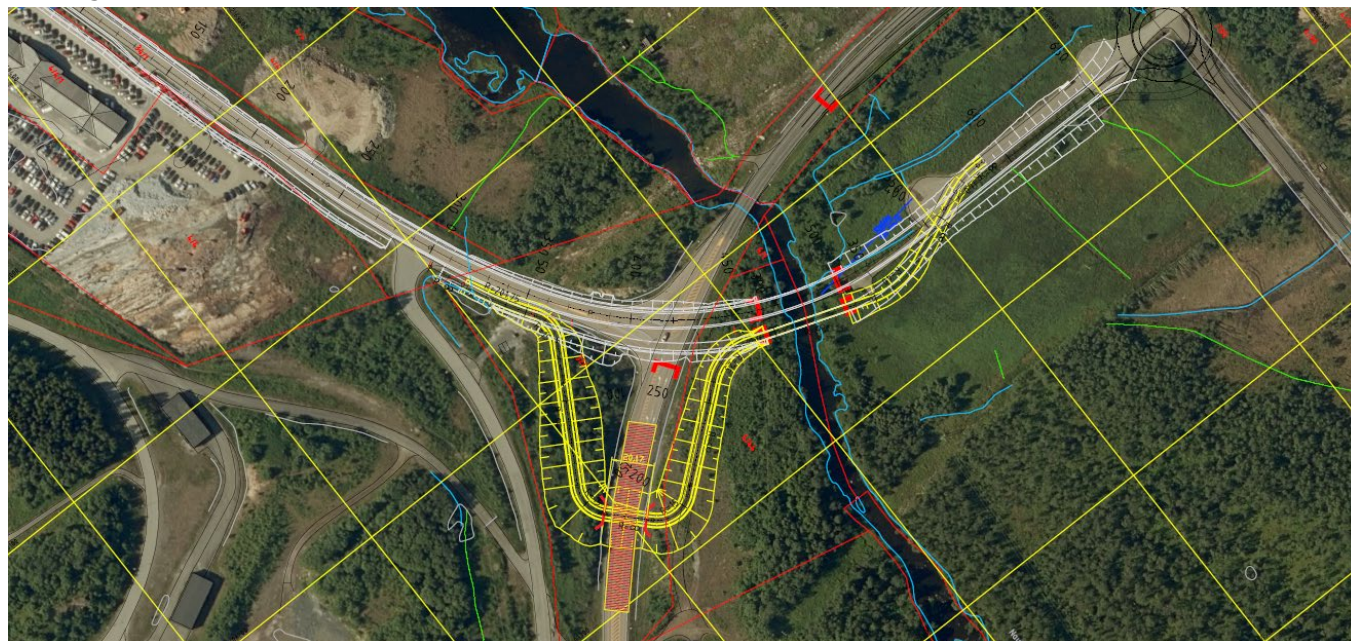
Ny kulvert ved Svartberget for omlagt Kvitforsvei (Fv7556) planlegges med min frihøyde 4,9m. Kulverter for landbruksveger og øvrige veier hvor hovedhensikten er å krysse planfritt under E10 med kjøretøy planlegges med minimum fri høyde 4,6m og bredde 4,5m. Dette gjelder for Osmarkveien (Pv3014) og Fjellveien (Pv9972). Øvrige kulverten ment til mindre kjøretøy og kryssing med dyr er foreslått etablert med frihøyde på 3,2m

Gang-/sykkelveg – midlertidig løsning

KMD har i planvedtak «Statlig RPL Evenes flystasjon» bedt Evenes kommune, Statens vegvesen og Forsvarsbygg finne løsning for midlertidige TS-tiltak, primært for gang-/sykkelveg, i området flyplasskrysset i Evenes. Det er vurdert flere alternative muligheter for å hvordan myke trafikanter trygt skal kunne bevege seg mellom Nautå Næringsområde og flyplassen/Forsvarets flystasjon. I dag må myke trafikanter gå på vegskuldra på E10.

Det er sett på mulighet for nedsatt fart, overganger med lysregulering, påhengt bru på dagens E10-bru over Nautåa med mer. Ingen av alternativene gir et tilfredsstillende og trafikksikkert nok tilbud til myke trafikanter. Det er derfor skissert en løsning med etablering av ny kulvert under E10 øst for dagens flyplasskryss, som ledes over Nautåa i framtidig bru for ny flyplassvei. På nordsiden av Nautåa benyttes eksisterende kjøreveger i næringsområdet.

I plankartet er det framtidig permanent situasjon som reguleres, mens mulighet til midlertidig tiltak er satt av innenfor formål regulert til annen veggrunn, hvor det gis mulighet til å bygge en midlertidig løsning.



Figur 13 illustrasjon av midlertidig gang-/sykkelveg med dagens vegsystem, midlertidig løsning er vist med gule linjer.

6.3 Fravik fra vegnormal

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

- Minimumskravet til horisontalkurveradius skal økes med 50 % over bru» og «Stoppsiktkravet for H3 er ikke tilfredsstillt over bru da rekkverket er sikthindrende – søkt 10.01.2018.
- Veg inn til flyplassen: Det må søkes avvik for horisontalkurvatur inn til flyplassen, horisontalkurvatur over bru, nabokurve og rundkjøringen.
- E10: Det må søkes avvik for kryssavstand mellom Evenesveien og Liakollveien, avstanden er på ca. 800 m, kravet er 1 km.

6.4 TS-revisjon

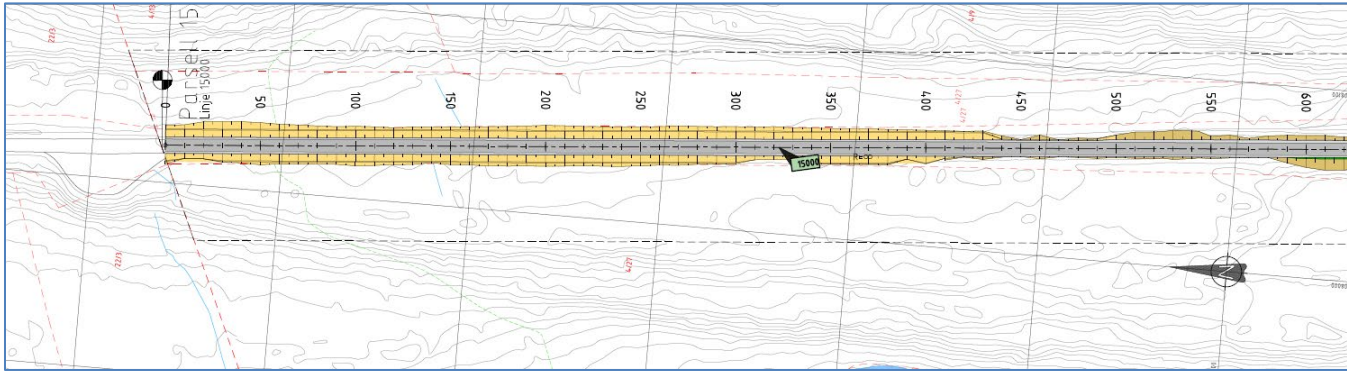
Det er utført en TS- revisjon (trafikksikkerhetsrevisjon) hvor tegningshefte datert 22.04.2021 ble benyttet som grunnlag. Formålet med TS- revisjonen er å sørge for at nye veg- og trafikksystemer utformes slik at det ikke oppstår ulykker med drepte eller varig hardt skadde trafikanter. Betegnelsen avvik, feil og merknad brukes for å beskrive forhold som TS- revisjonene mener er uheldige i planen. Avvik, feil og merknader som er framkommet er rettet opp og innarbeidet i planen. De forhold som påpekes utover det som er rettet opp tas til orientering eller vurderes innarbeidet i høringsperioden for planforslaget.

6.5 Nærmere beskrivelse av planstrekningen

Strekningen er på til sammen ca. 10 km og innehar 7 veg- og landbrukskulverter, fem bruer, hvor én av de er eksisterende som skal opprettholdes og to større vassdragskulverter. De 7 veg- og landbrukskulvertene etableres for å knytte sammen avkjørsler til boliger og lokalveger og sikrer planfri kryssing av ny E10.

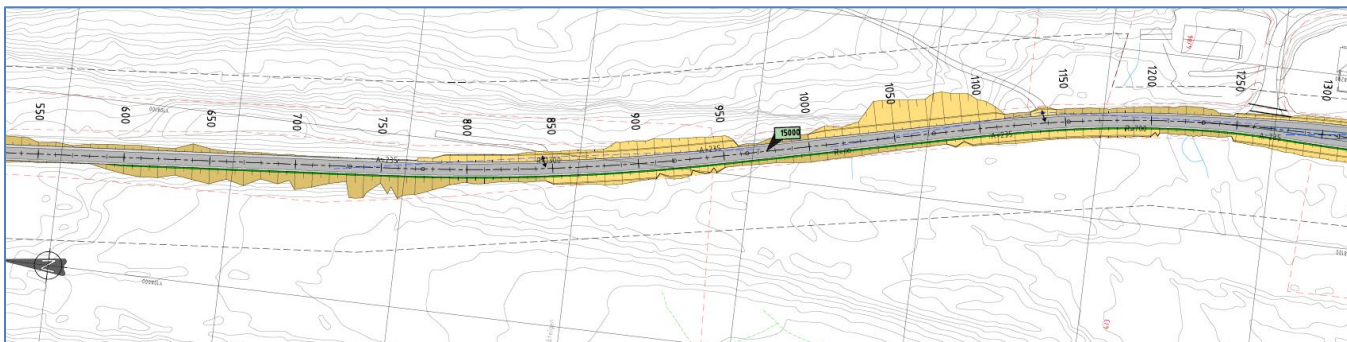
Profil 0 – 1300

Planområdet for parsell 15 starter i kommunegrensen mellom Tjeldsund- og Evenes kommune. På grunn av breddeutvidelse av dagens veg vil skråningsutslaget berøre det automatisk fredede kulturminnet Stunesmarka. Mellom profil 320 og 470 er det en rikmyrlokalitet, denne er markert med hensynsone for bevaring av naturmiljø (H560_1). Begge lokalitetene ligger innenfor ny sikkerhetssone på vegen. Fra profil 0 til ca. 1200 gjøres det mindre endringer på veggeometrien.



Figur 14: Kulturminnet Stunesmarka ligger mellom profil 190 og 320 og rikmyrlokaliteten mellom profil 320 og 470

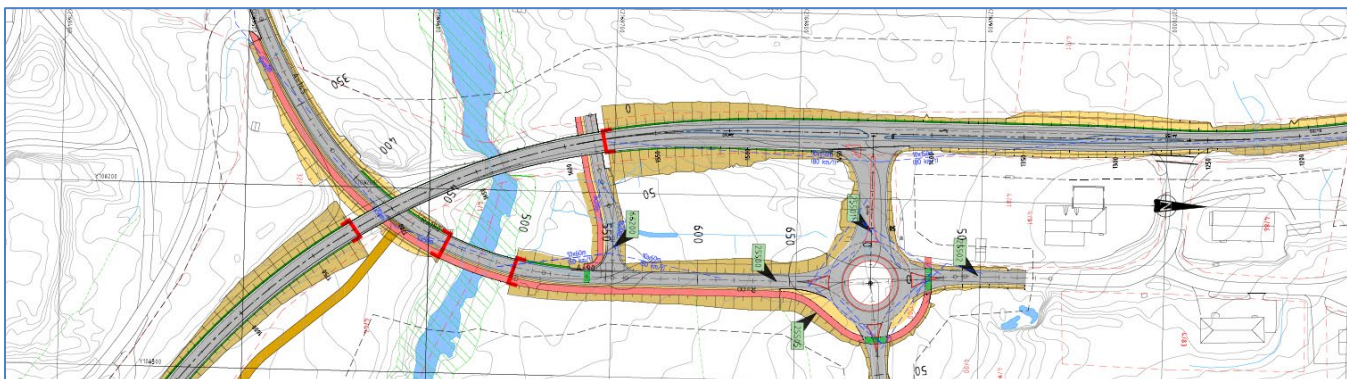
Ved profil 850 opprettholdes det avkjørsel, mens atkomst ved profil 1140 stenges. Eiendommen har allerede ny atkomst via Normann Skoglunds vei. Eksisterende avkjørsel til næringsområdet ved Nautå stenges og det etableres nytt fullkanalisert kryss til Normann Skoglunds vei ved profil 1430.



Figur 15: Eksisterende avkjørsel til Nautå næringsområde stenges og erstattes med nytt fullkanalisert kryss.

Profil 1300 – 1900

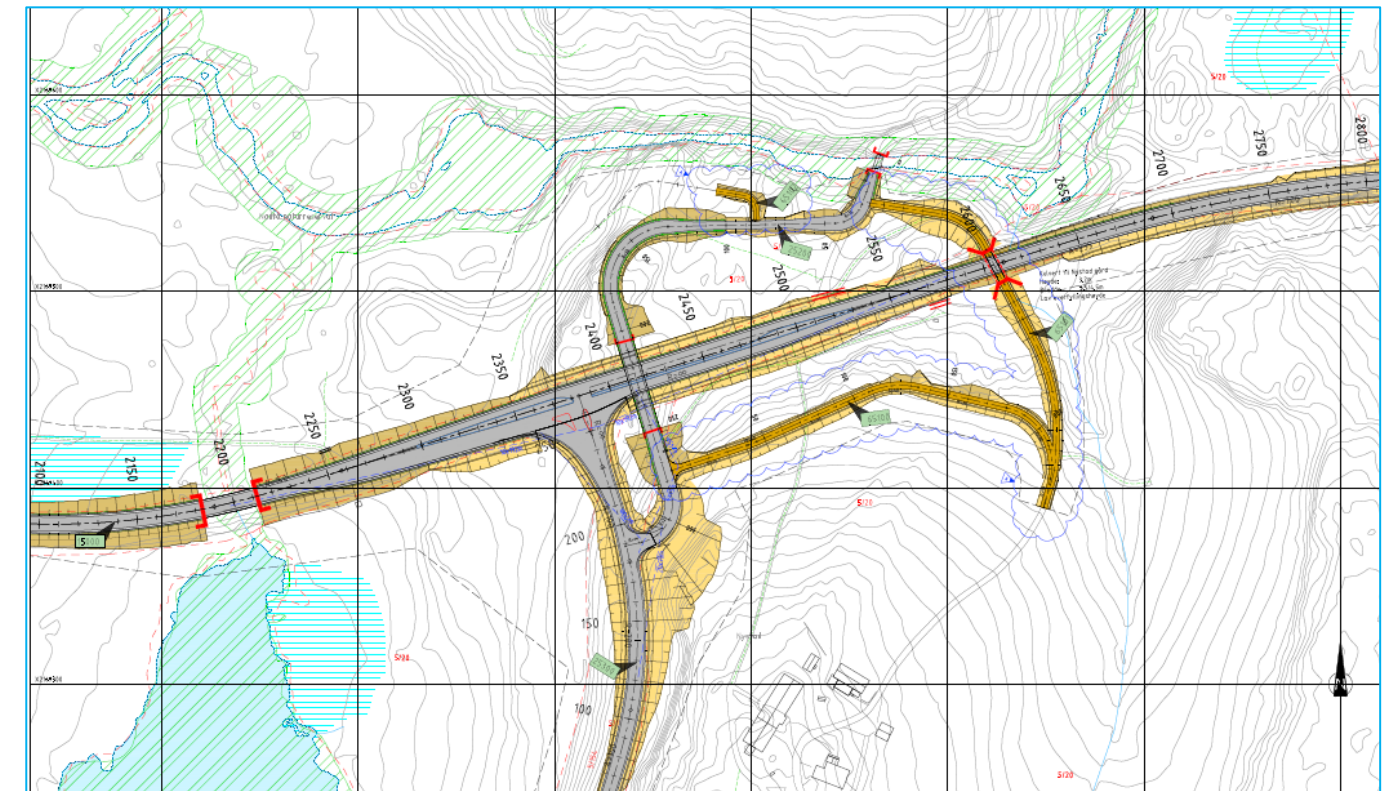
Det nye kanaliserte krysset planlegges med 4 felt inn til ny rundkjøring i Normann Skoglunds vei. Rundkjøringen fordeler trafikken til næringsområde og til flyplassen. Ny veg til flyplassen ledes over ny bru over elva og videre under ny bru på E10, ved flyplassen avsluttes vegen med en rundkjøring. Langs hele lokalvegen er det planlagt gang-/sykkelveg. Ved profil 1590 er det planlagt en veg under brua for å gi tilkomst til arealene på vestsiden av ny E10. Avkjøring til Forsvarets flystasjon opprettholdes som i dag, men krysses av planlagt gang-/sykkelveg mellom flyplassen og næringsområdet. Mellom avkjøring til Forsvarets flystasjon og Harstad/Narvik lufthavn Evenes er det planlagt en busslomme med plass til to busser på sørsiden av Flyplassveien.



Figur 16: Nye bruer over Nautå og tilkobling til flyplassen.

Avkjøringen som benyttes for å frakte undervannsbåter til NATO-kaia skal videreføres, men reguleres ikke som en permanent avkjørsel. Forsvarets avkjøring forlenges fram til veganlegget for å sikre mulighet for omkjøring ved ulykker på ny E10 bru, flom etc. Forsvarets areal på østsiden av E10 gis atkomst fra Flyplassveien ved profil 1700.

Profil 1900 – 2700

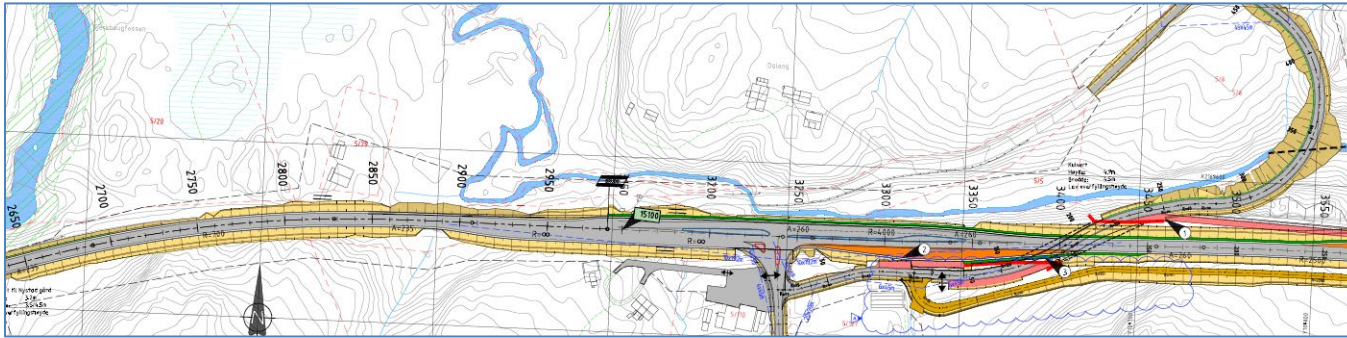


Figur 17: Kryssområde Fv. 7554 Evenesveien og ny tilkomstveg til Kjerkhaugvegen og landbrukseidom.

Ved profil 2200 krysser dagens E10 Nautå naturreservat. I dag ledes elva gjennom vegen i kulvert, men ny E10 skal krysse med bru. Ny plan regulerer vernesonens bredde til hensynsone naturmiljø med krav om at naturmiljøet gjenskapes. Eksisterende avkjørsel til Evenesveien oppgraderes til fullkanalisert T-kryss. Ca. 60 meter sør for krysset langs Evenesveien etableres det en avkjøring til Kjerkhaugvegen i ny bru over E10. Gården Nystad får dagens atkomst stengt og ny etableres fra ny kobling til Kjerkhaugvegen. I tillegg får Nystad gård en egen landbrukskulvert under E10 i profil 2600.

Profil 2700 – 3550

Ved profil 2980 stenges avkjøring til bebyggelse mot nord og bebyggelse forutsettes fjernet ved gjennomføring av tiltaket.

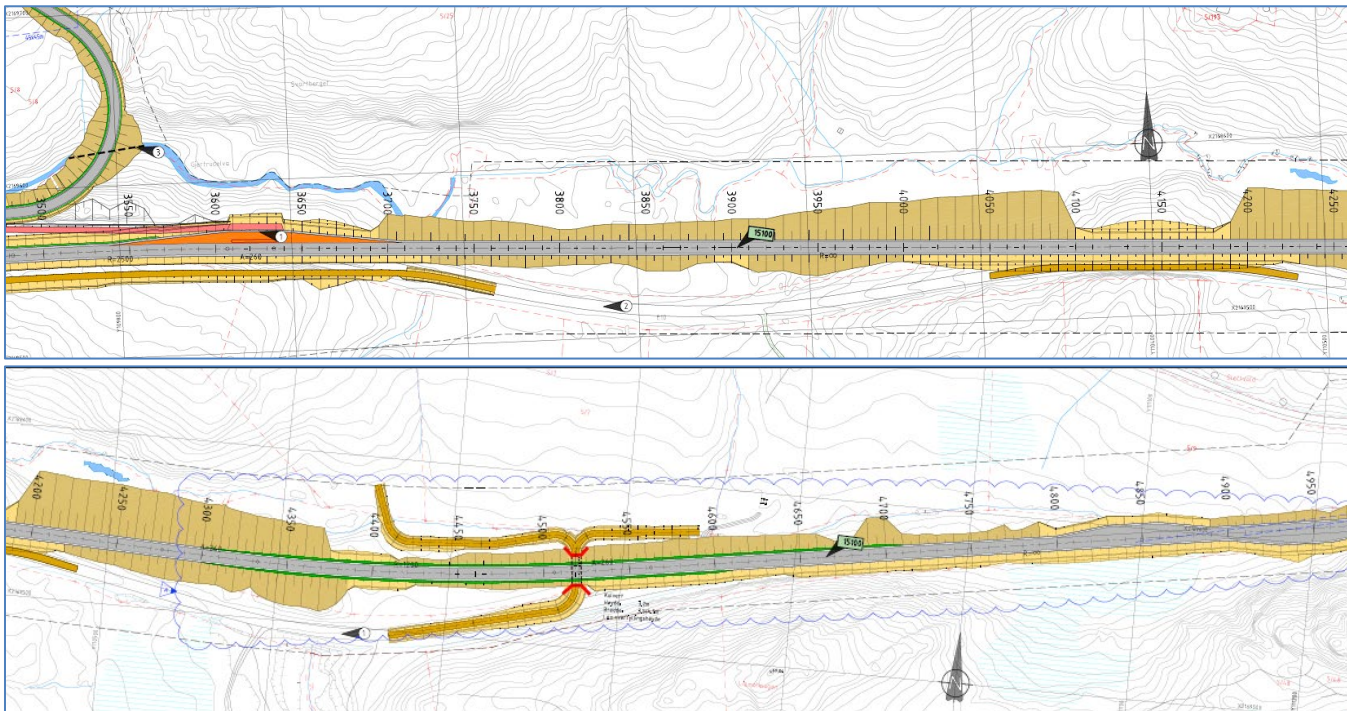


Figur 18: Kryssovergang Liakollveien, kulvert under planlagt E10 til Kvitforsveien.

Det skal etableres venstresvingefelt på E10 for avkjøring til Liakollveien. Dagens avkjøring til Kvitforsveien stenges og skal nå benytte Liakollveien og under ny kulvert som fører opp til krysset Kvitforsveien/Evensmarkveien.

Profil 3550 – 4950

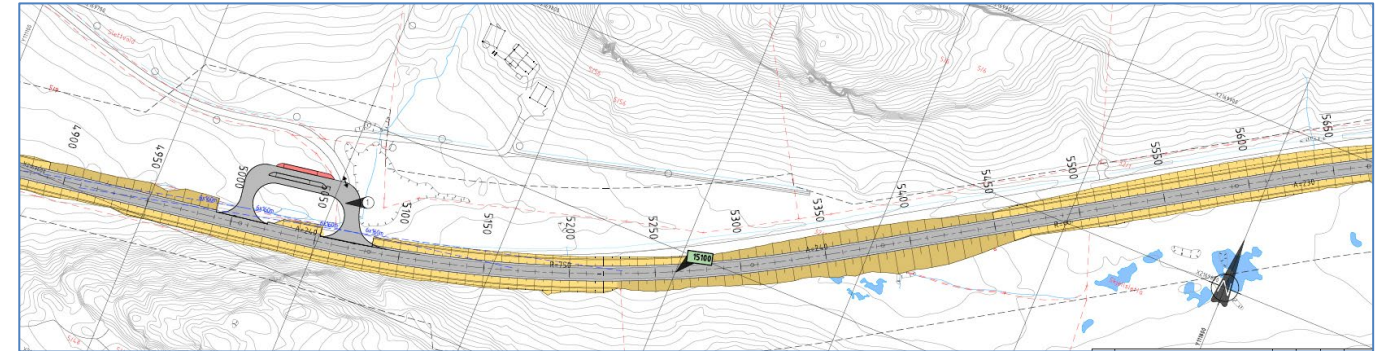
Ny veg legges på nordsiden av dagens veg og kurver rettes ut for bedre geometri. Eksisterende E10 beholdes og benyttes som lokalveg for tilkomst til utmarksområdene på sørsiden av E10. Det etableres en landbrukskulvert i profil 4520 for adkomst til pumpestasjon og eiendommer på nordsiden av E10



Figur 19 Ny og gammel E10 blir liggende parallelt, gammel E10 benyttes som lokalveg.

Profil 4950–5650

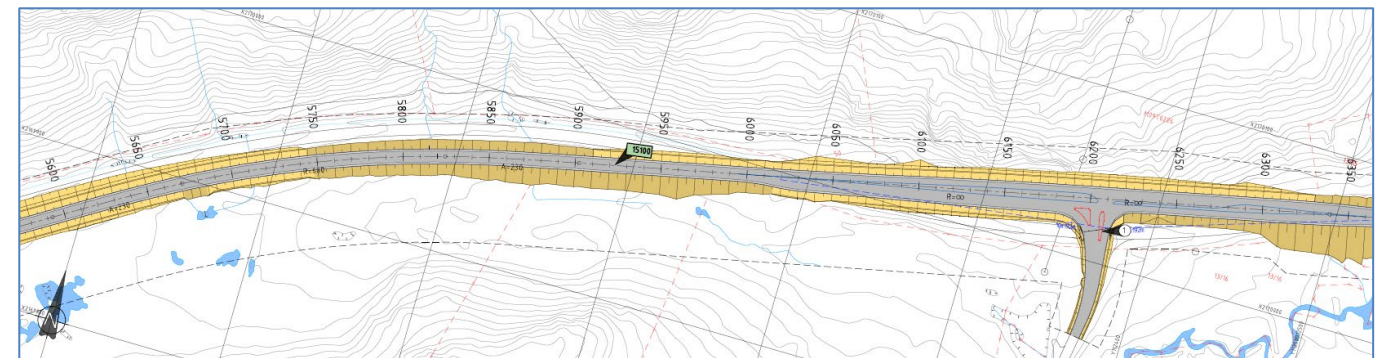
Der etableres ensidig, toveis bussholdeplass ved profil 5050, og utkjøring på E10 fra Evensmarkveien skjer via bussholdeplassen.



Figur 20 Avkjøring til Evensmark via ny toveis bussholdeplass.

Profil 5600–6350

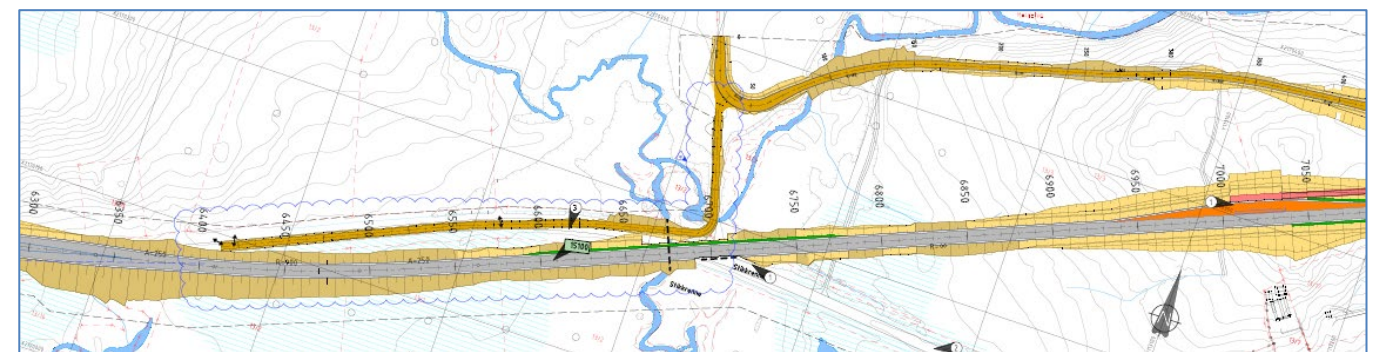
Ved profil 6200 er det planlagt å oppgradere av dagens avkjørsel til Forsvarets anlegg på Osmarka til fullkanalisert T-kryss.



Figur 21 Oppgradert kryss ved Forsvarets anlegg.

6350 – 7050

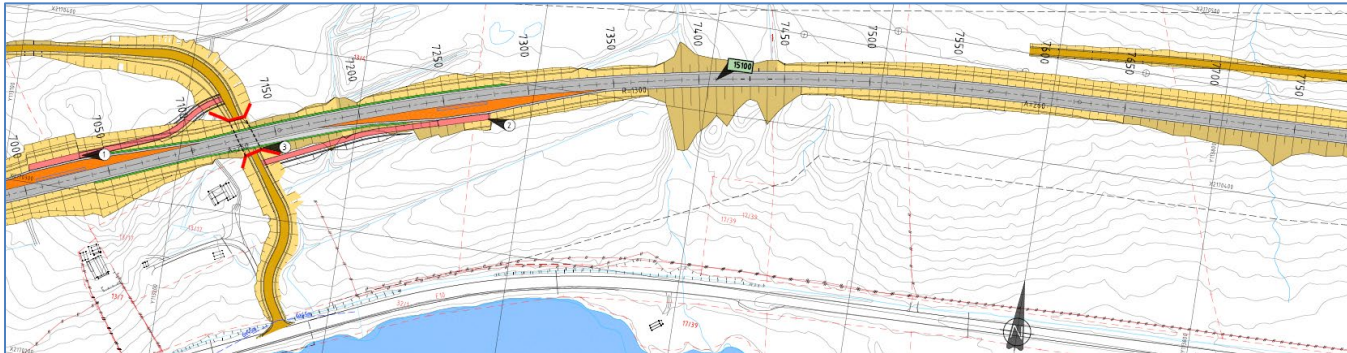
Ved profil 6700 tar vegen av fra dagens E10, som følger kanten på Osvatnet. Ny E10 blir lagt høyere opp i terrenget, ca. 115 meter fra dagens veg. Her vil vegene ha en stigning på 3,9 %. Osmarkveien vil bli stengt og det anlegges ny veg parallelt med ny E10. Ved profil 7000 anlegges det ny busslomme med gangforbindelse til lokalveg. Dagens E10 stenges like etter avkjøring til naust ved vestenden av Osvatnet. Det vil beholdes markavkjørsel mellom profil 6400–6700 for adkomst til eiendommer på nordsiden av E10.



Figur 22: Regulert E10 tar av fra dagens veg ved profil 6700

Profil 7050 – 7750

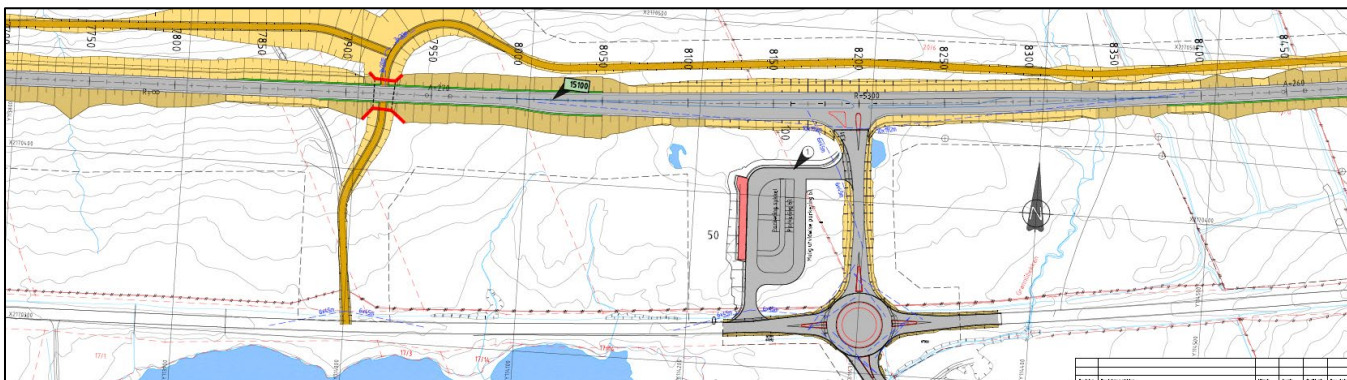
Osmarkveien legges om og får avkjøring fra eksisterende E10 og føres gjennom kulvert under ny E10 ved profil 7125. Det etableres busslomme på ny veg i østgående retning, med gangforbindelse til lokalveg.



Figur 23: Kulvert under E10 til Osmarkveien og busslomme anlegges på hver side av ny kulvert.

Profil 7750 – 8450

Det etableres kobling mellom dagens og ny E10 ved profil 8200, med høyre- og venstresvingefelt fra ny hovedveg. Ved krysset mellom dagens E10, Markeveien og kryss fra ny E10 etableres det rundkjøring. Det anlegges kollektivknutepunkt mellom gammel og ny hovedveg, med mulighet for park & ride.

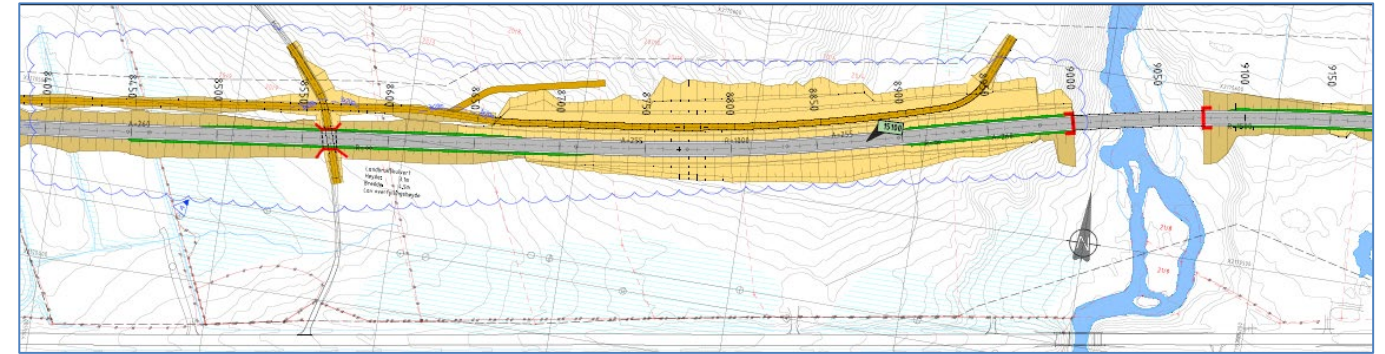


Figur 24: Kollektivknutepunkt etableres mellom ny og gammel hovedveg. Rundkjøring binder sammen vegene i området.

Parallelt med ny E10 anlegges det driftsveg for å gi tilkomst til utmarksområdene på nordsiden av E10 fram til Vasselva. Driftsvegen tar av fra dagens E10 og ledes under ny E10 i kulvert.

Profil 8450 – 9150

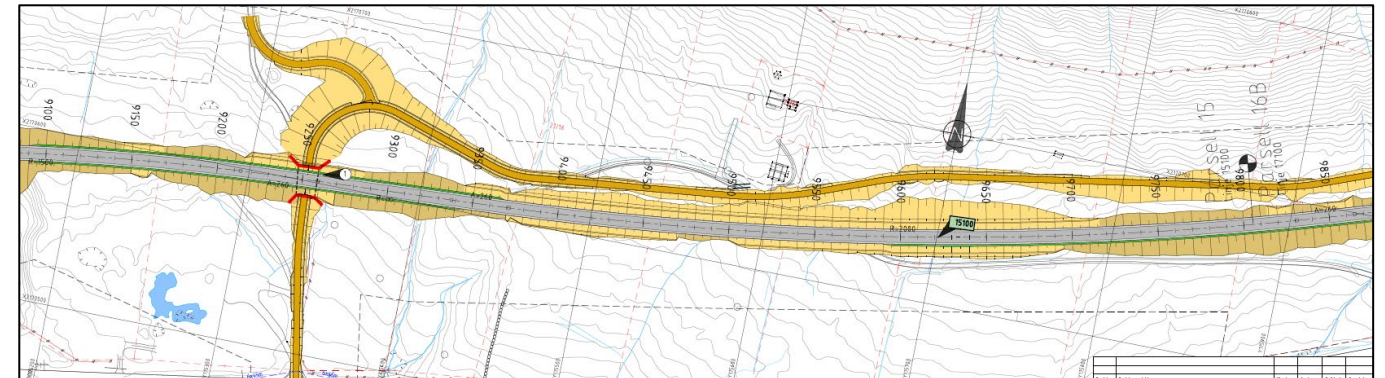
Vegen stiger opp over lia mot Grønnåsen og det etableres skjæring i fjellet for å holde høyden frem til brua over Vasselva. For å krysse elva bygges det bru på ca. 80 meter. Det etableres landbrukskulvert på gnr/bnr 20/9 som vil fungere som en planfri kryssing under E10 for Grønnliveien.



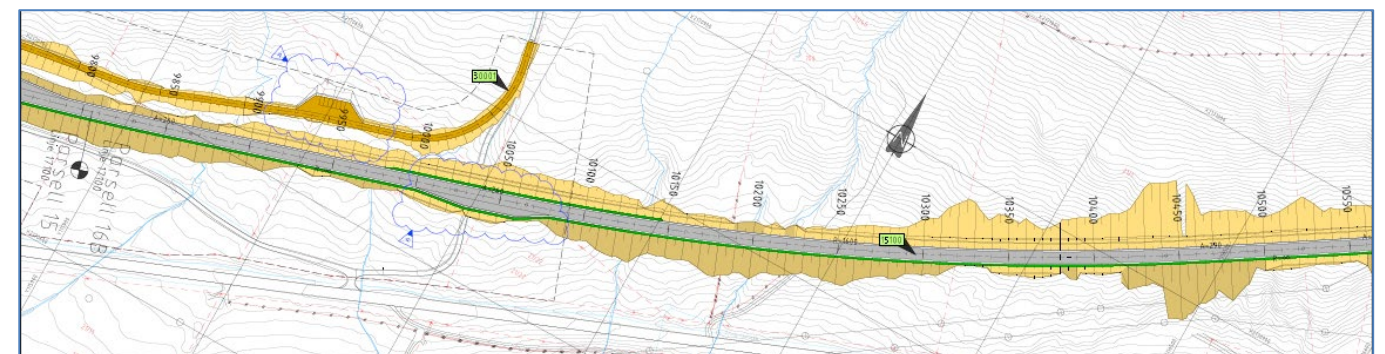
Figur 25: Bru bygges for å krysse Vasselva/Laksåa mellom profil 9000 og 9080

Profil 9150 – 9850

Ved profil 9250 er det planlagt samling av adkomstveg til bebyggelse og utmarksområder fra dagens E10 under ny E10 i kulvert. Den nye samlevegen kobles til Fjellveien, eksisterende avkjøring til Fjellveien stenges. I bunnen av stigninga til Fjellveien etableres parkeringsplass for minst 6 biler.



Figur 26: Plan og profiltegning mellom profil 9150 og 9800



Figur 27 I øst avsluttes parsellen i grensa til parsell 16.

7 Virkninger av reguleringsplanen arealbruk og løsninger

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

7.1 Framkommelighet

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

7.2 Tiltak på avlastet veg

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

7.3 Avkjørsler og naboer

Berørt bebyggelse

Pumpehus ved ny bru for flyplassveien blir liggende i vegtraseen og må flyttes. Det er satt av areal til dette innenfor område o_BKT like nord for dagens plassering.

Pumpehus ved profil 2250 vil komme nært nytt skråningsutslag, men vil kunne bli opprettholdt og behøver ikke flyttes.

På grunn av breddeutvidelse av eksisterende veg og nye samleveger vil gnr./bnr. 5/110, 5/127 og 5/50 på vestsiden av Liakollveien bli berørt av tiltaket. Skråningsutslag og midlertidig bygge- og anleggsområde vil komme i berøring med disse eiendommene. Selve bebyggelsen vil bli uberørt og det tilrettelegges for atkomst i anleggsfase og permanent situasjon.

Bebyggelse på gnr./bnr. 13/7 og 13/17 på vestenden av Osvatnet blir liggende mellom ny og gammel E10. Det blir lite trafikk på gammel E10 som ligger sør for eiendommene mot Osvatnet.

Utmarksområder som i dag har direkte avkjørsler til E10 får tilgang via nye lokalveger som går parallelt med ny E10. Eksisterende E10 benyttes som lokalveg og nye avkjørsler etableres fra denne og under ny E10 i kulverter. Dette gir økt sikkerhet for brukere både av lokalvegene og E10.

Innløsning av bebyggelse

Eiendommen 5/79 er den eneste eiendommen hvor planen legger opp til at bebyggelse forutsettes fjernet. Eiendommen består av bolighus og uthus, bolighuset er fraflyttet.

Avkjørsler

Ulykkesrisikoen er lavere med færre avkjørsler, og i planforslaget samles flere der dette er mulig. Der det etableres nye avkjørsler er dette vist med avkjørselssymbol på plankartet. Stengte avkjørsler vises med sperresymbol. Alle avkjørsler vil bli utformet i henhold til Statens vegvesen sine håndbøker. Enkelte avkjørsler er endret noe for å tilpasse disse best mulig til ny lokalveg.

7.4 Byggegrenser

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

7.5 Gang- og sykkeltrafikk

Forholdene for gående og syklende vil bedres betraktelig som følge av planforslaget. I dag er de henvist til kjøreareal for E10 med stor trafikk. Gående og syklende kan dele kjørebane med bilister, og benytte framtidig lokalveg (eksisterende E10) som gang- og sykkelveg. I tillegg vil de kunne benytte gangveger i tilknytting til busslommer mellom disse og lokalvegene.

7.6 Barn og unge

Tiltaket vil ikke ha negativ innvirkning i forhold til barn og unge, da vegen i store deler følger dagens trasé og ellers går i et terreng som er vurdert til ikke å være en del av nærmiljøet. Ved nye bussholdeplasser reguleres det fortau til lokalveger for å lede gangtrafikk bort fra E10. Disse vil bli brukt som holdeplass for skolebarn og tiltaket ses på som positivt for barn og unge.

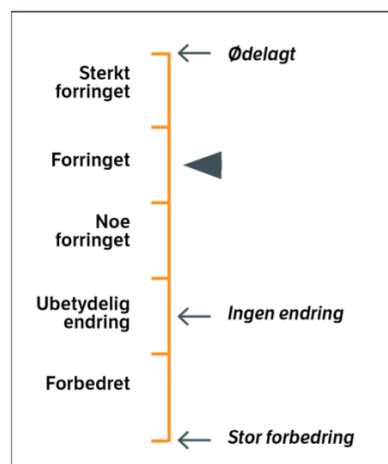
7.7 Kollektivtrafikk

Det etableres et regionalt kollektivknutepunkt der hvor Markveien, dagens E10 og ny E10 møtes. Dette vil være den korteste vegen for innbyggere på Liland å nå E10. Kollektivknutepunktet vil kunne ha en park & ride funksjon, som gjør at man kan sette fra seg bilen å reise videre med kollektivtransport og samtidig gir det gode muligheter for å skyss passasjerer til og fra holdeplass.

7.8 Landskap/bybilde

Tiltakets påvirkning på landskapsbilde

De store og fremtredende elementene med bruløsninger og kryssende veilinjer i to plan ved flyplasskrysset og ved avkjøringene til Fv. 833, Fv.722 og Fv.724 vil gi negativ konsekvens for det totale landskapsbildet. Likeså vil dette sammen med relativt store inngrep med skjæringer og fyllinger for å løse dette veisystemet i terrenget gi en påvirkning som medfører et forringet landskapsbilde.



Samlet konsekvens ut fra disse vurderingene er for tema landskap, middels negativ for parsell 15.

Det er utarbeidet en formingsveileder for E10/rv.83/rv.85 Hålogalandsvegen. Formingsveilederen gir forslag til løsninger og tiltak for å sikre et godt og helhetlig veganlegg. Veilederen er vedlagt i sin helhet og danner grunnlag for nærmere utforming av sideanlegg til vegen ved utarbeidelse av konkurransegrunnlag/videre prosjektering.

7.9 Nærmiljø/friluftsliv

Vassdragene i tilknytning til både Nautåa og Osvatnet brukes som friluftsområder. Tiltaket er vurdert ha å ubetydelig konsekvens for nærmiljø og friluftsliv for området ved Nautåa. For området ved Osvatnet er det vurdert å ha liten positiv konsekvens, da hovedfartsåren trekkes lengre vekk fra vannet. Det tilrettelegges for atkomst til Fjellveien som gir tilkomst til friluftsområdene rundt Laksåvatnet og videre innover.

7.10 Naturmangfold

Planarbeidet har hatt fokus på tiltakshierarkiet for å unngå inngrep, og deretter unngå negativ påvirkning på viktige naturverdier. Det er blant annet tatt inn mange reguleringsbestemmelser som skal sikre naturverdiene i gjennomføringen av planen. Det er tatt inn bestemmelse om at tiltak i verneområdet ikke kan igangsettes før etter godkjenning av dispensasjonssøknad hos Statsforvalteren. Det er videre listet opp viktige oppfølgingspunkt som skal ivareta naturhensyn ytterligere i byggeplanfasen.

Tiltaket er vurdert etter særlovverk som naturmangfoldloven og vannforskriften og det er konkludert med at tiltaket er godt nok utredet, bygger på et godt kunnskapsgrunnlag og ikke medfører økt belastning på sentrale naturverdier i nevneverdig grad.

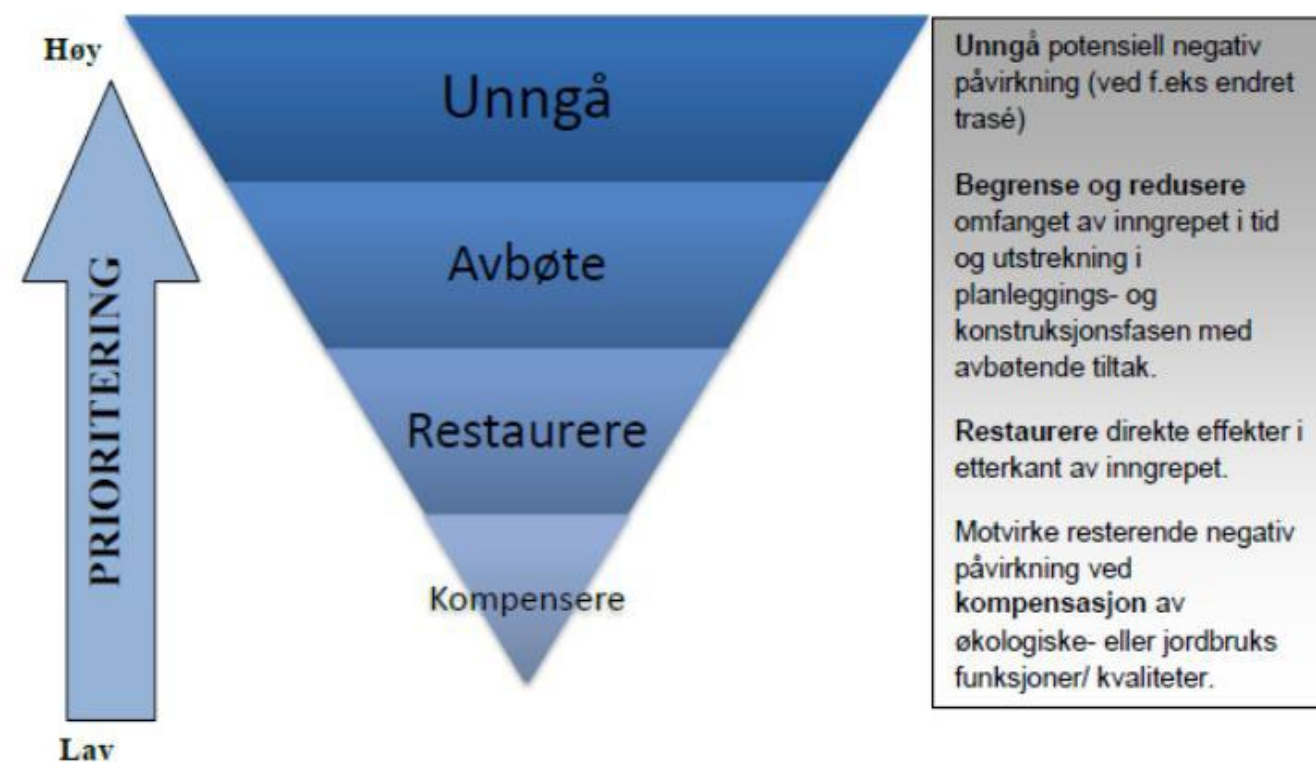
7.11 Klimagass

Det er innenfor plangrensa en rekke myrer som vil berøres av bygge- og gravearbeidet. Rambøll har derfor utarbeidet et notat som har som mål å estimere mulig klimagassutslipp fra myr som følge av den fremtidige utbyggingen. For utdypende informasjon om beregningsmetoder henvises til vedlagt notat.

Resultatet viser at klimagasspotensialet til myr innenfor plangrensen er estimert til ca. 52 000 tonn CO₂ – ekv. Det er de dype myrene som står for mesteparten av utslippene, hele 87 %, og det er myrtypen med desidert størst areal som står for det meste av klimagasspotensialet (65 %).

Utslipp av klimagass fra berørt myr vil ikke skje momentant, men trolig over ca. 20 år. Dermed vil utslippet være rundt 2 600 tonn CO₂-ekv. per år i 20 år. Til sammenligning var klimagassutslippet fra veitrafikk i Evenes kommune 4 625 tonn CO₂.ekv i 20192.

Det anbefales at utbyggingsprosjektet benytter veilederen «Når vegen berører myra» av Statens Vegvesen (2015). Mer spesifikt bør tiltak implementeres for å hindre negativ påvirkning på myr hvor aktuelt. Tiltakene skal følge prioriteringsnivå gitt i figur under.



Det viktigste er å **unngå** myra. Dette gjelder ikke bare selve infrastrukturen, men også alle midlertidige inngripener som riggområder, anleggsveier, deponi, etc. Ved anleggsarbeid i myr skal en unngå kjøring med maskiner på myr som ikke beslaglegges som følge av vegkropp med nødvendig grøft. Uttrauing av myrmasser begrenses mest mulig, og byggemetode for veg skal tilpasses dette for å minimere negativ påvirkning ut over beslaglagt areal.

Når dette ikke er mulig, må man **avbøte** påvirkningen. F.eks. kan inngripener plasseres i kanten av en myr istedenfor gjennom et myrområde. Videre kan anleggsveiene bygges «flytende» slik at hydrologien i myra bevares. Å redusere arealet til inngripener vil også ha en god effekt.

Der hvor det ikke er mulig å unngå myr eller avbøte påvirkningen bør det settes søkelys på **restaurering** av berørte myrer. Dvs. å gjeninnføre hydrologien til myra som den var før påvirkningen.

Som en siste utvei kan det vurderes å **kompensere** påvirkningen av inngripen. Dvs. å gjøre tiltak som vil medfølge en positiv effekt på naturverdier tilsvarende den negative effekten utbyggingen har medført.

Utredningskrav og kunnskapsgrunnlag

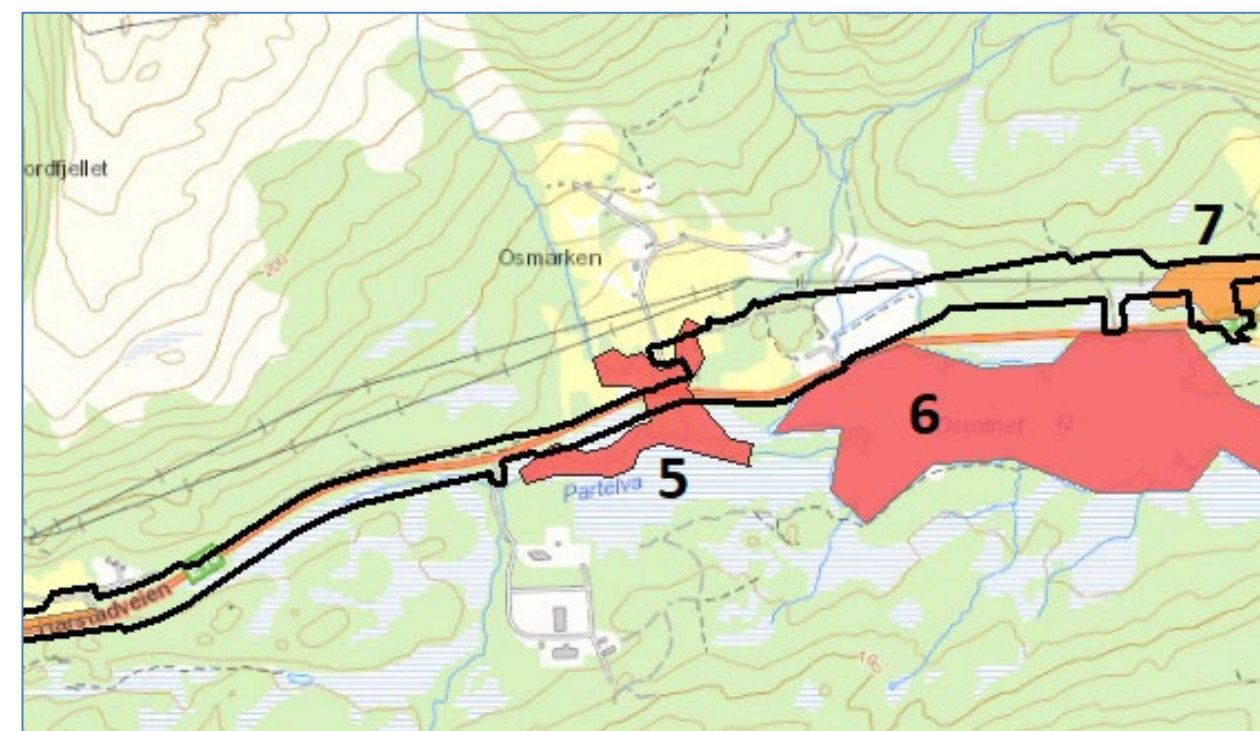
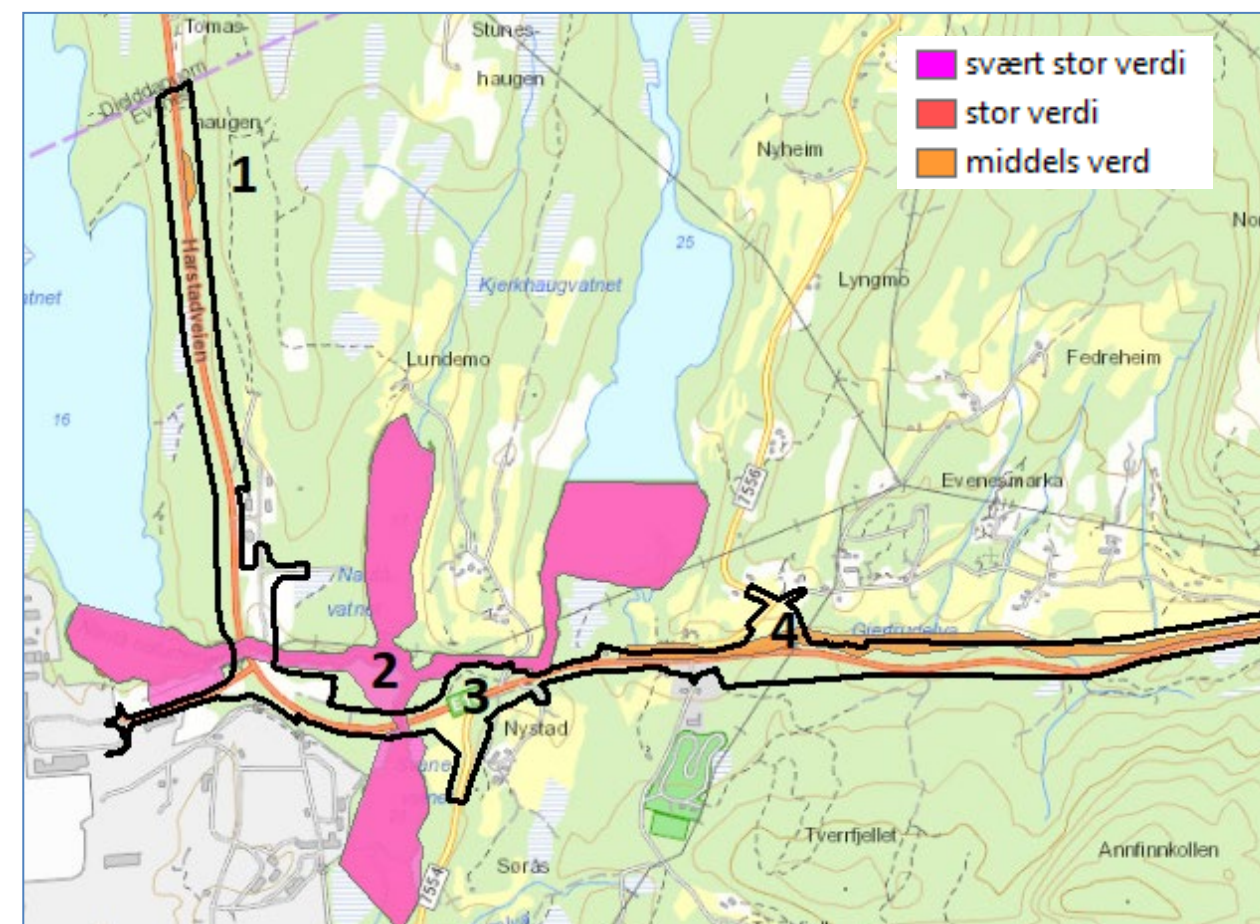
Planprogrammet hadde fokus på at naturmangfold skulle utredes med vekt på naturtyper, landskapsøkologiske trekk og arter på norsk rødliste for arter 2010 med truetstatuskategori nær truet og sjeldnere og at vurdering av bestemmelsene i naturmangfoldloven måtte oppfylles. Det må bemerkes at dette var et planprogram i en tidlig fase og at all informasjon i denne utredningen bygger på de oppdaterte rødlistene for naturtyper og arter, samt annen informasjon tilgjengelig på nett og i litteratur. Mye av kunnskapsgrunnlaget er hentet fra tidligere konsekvensutredning for hele Hålogalandsvegprosjektet (Ecofact, 2016). Det har også vært innhentet fagrapporter fra Statsforvalteren som gjelder Ramsarområdet og kalksjøene. Utreder har vært på befaring i området og gjort tilleggsvurderinger særlig knyttet til myr og vassdrag. Det har vært avholdt flere møter med Statsforvalteren for å drøfte forslag til løsninger for kryssing av Nautåa innenfor Nautåa naturreservat.

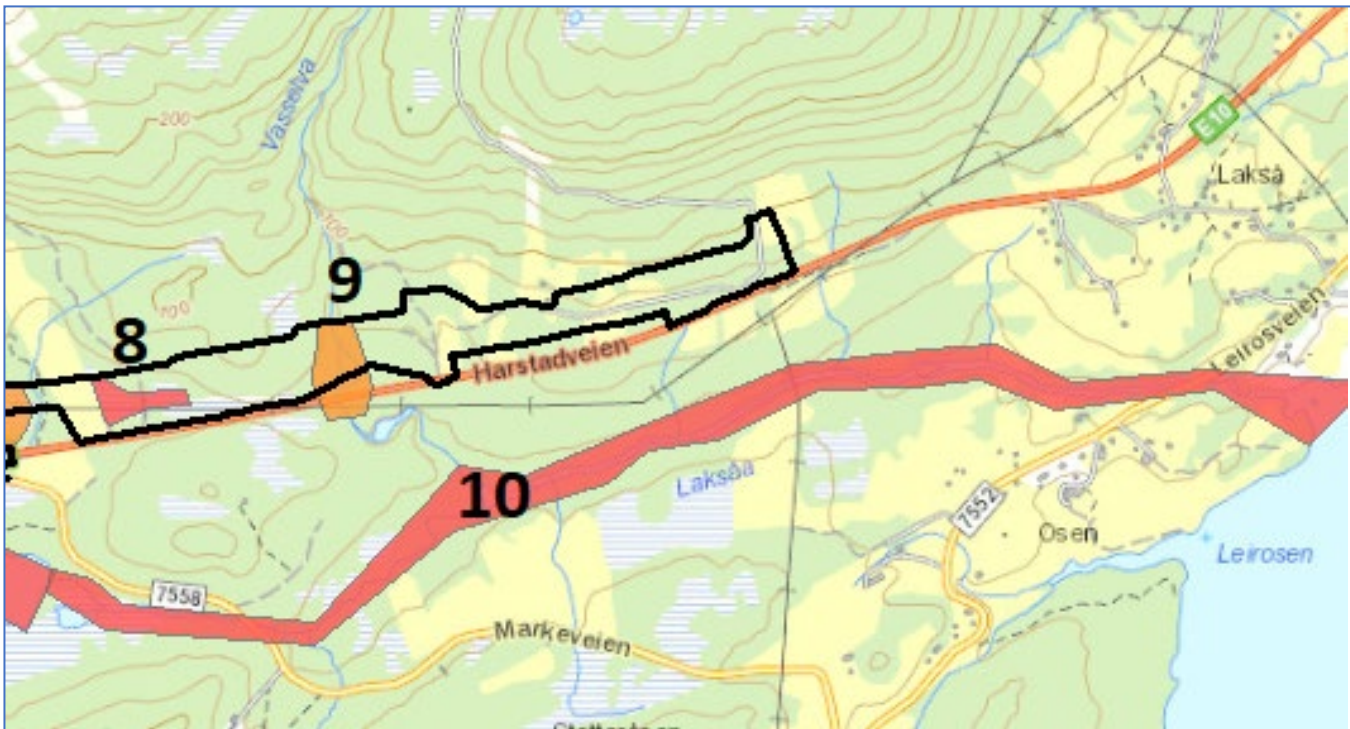
Konsekvensanalyse

Konsekvensutredning har beskrevet 10 delområder/lokaliteter utenom annet naturareal som er definert som et samlet delområde til slutt, se tabell under.

Lokalitet	Verdi	Lokalitet	Verdi
1 Tomashaugen rikmyr	Middels	6 Osvatnet viltområde	Stor
2 Nautåaområdet	Svært stor	7 Grønnlibekkmyra	Middels
3 Nystad artsrik vegkant	Middels	8 Grønnlimyra	Middels
4 Gjertrudelva	Middels	9 Vasselva	Middels
5 Gamelva-Mølnelva flomskogsmark	Stor	10 Oselva - Laksåga	Stor

Verdikart





Samlet virkning av regulert linje på planområdets naturverdier er middels negativ, men virkning for de spesielt viktige arealene rundt Nautåa naturreservat er vurdert som lite til middels negativt. Den helt klart største verdien for naturmangfold i planområdet er Nautåaområdet som har nasjonale og internasjonale verneverdi på grunn av Ramsarområde (særlig stor verdi for våtmarksfugl) og som rike kalksjøer med nasjonale verdi knyttet til floraen og da spesielt mangfoldet av kransalger og tjønnaksarter. Det er også disse verdiene som utløser krav om konsekvensutredning etter forskrift om konsekvensutredninger. Tiltaket har i planfase forsøkt å minimere inngrep og påvirkning så mye som mulig i det viktige Nautåaområdet og konsekvensgrad for delområdet er vurdert som liten til middels negativ konsekvens som følge av svært høy verdi men bare ubetydelig til lite forringet som påvirkningsgrad.

Samlet virkning av regulert linje på planområdets naturverdier er middels negativ. Det er naturtype artsrik vegkant ved Nystad, Gjertrudelva og myrene ved Grønnlibekken som får størst negativt konsekvens. Men ingen delområder får over middels negativ konsekvens.

Tabellen under viser konsekvenser for de ulike delområdene for tema naturmangfold. Tabellen viser også samlet konsekvensvurdering.

Tabell 1 Sammenstilling av konsekvens for det aktuelle utbyggingsalternativet, tema naturmangfold.

Delområder	nullalternativ	Regulert linje
Delområde 1 Tomashaugen rikmyr	0	–
Delområde 2 Nautåaområdet	0	– / – –
Delområde 3 Evenesvegen	0	– –
Delområde 4 Gjertrudelva	0	– –
Delområde 5 Gamelva - Mølnelva	0	–
Delområde 6 Osvatnet	0	+
Delområde 7 Grønnlibekkmyra	0	– –

Delområde 8 Grønnlimyrene	0	– –
Delområde 9 Vasselva	0	0 / –
Delområde 10 Oselva - Lakså	0	0
Delområde 11 Øvrigt areal	0	0 / –
Samlet vurdering	0	Middels negativ konsekvens

Konsekvenser i anleggsperioden

Det er hensyn til vassdragene som er det avgjørende for en god gjennomføring med tanke på naturmiljø i denne planen. Arbeidet med fundamentering for brukar vil medføre graving i terrenget og med det fare for tilførsel av finstoff til vassdragene. Det samme gjelder for tilpassing av Gjertrudelva til vegfylling, ny tilkomstveg Kvitforsvegen og også etablering av permanent masselager vest for Vasselva. For Nautåa er det planlagt bygging av tilkomstveg med tilhørende gang/sykelbane i samme bru og denne brua vil også fungere som interimsveg for E10 når ny E10 bru over Nautåa bygges. Det vil derfor ikke være andre elementer innenfor verneområdegrensa i anleggsfase enn hva som vil være den permanente løsningen.

Vurdering av naturmangfoldloven:

§8 Kunnskap om naturmangfold i området

Det er utarbeidd konsekvensutredning for naturmiljø på reguleringsnivået. Denne bygger på tilgjengelig informasjon om naturverdier i området, fagrapporter og nettsteder med miljøinformasjon, samt egne befaringer. Kunnskapsgrunnlaget anses som godt og utfyllende for vurdering av virkninger for ulike fagtema innenfor naturmangfold som blir berørt av planen. Ut fra dette regner vi kunnskapsgrunnlaget som tilstrekkelig til å utforme planen i tråd med forvaltningsmål for arter og naturtyper, jamfør nml §§ 4 og 5.

§ 9 Om føre-var-prinsippet

Prinsippet om å være føre-var gjelder i tilfeller der en har et mangelfullt kunnskapsgrunnlag i forhold til potensiell skadevirkning på naturmiljø, eller har fremmede, skadelige arter (svartelista) som kan bli spredd ved gjennomføring av vegprosjektet. Når det gjelder kunnskapsgrunnlaget anses dette ikke mangelfullt. Det er en usikkerhet knyttet til virkningen av to bruer over Nautåa for fugler som bruker elvekorridoren som forflytningsvei. Denne usikkerheten vurderes ikke som grunnlag for å ikke akseptere valgt løsning ut fra en vurdering av føre var-prinsippet.

Det er ikke gjennomført egen fremmedartkartlegging i planområdet som helhet, men det er i artskart registrert en forekomst av lupin ved kryss Evenesmarkveien. Videre har utreder på befarings også sett etter fremmede arter, men i hovedsak i områder med spesielle naturverdier. Det bør derfor gjøres en kartlegging før anlegg starter opp slik at forekomster kan få korrekt behandling og en unngår spredning av fremmede, skadelige arter.

§10 Økosystemtilnærming og samla belastning

Inngrepene i registrerte naturtyper og naturverdier er vurdert som små og med inntil middels negativ konsekvens. For de viktigste naturverdiene har tiltakshaver Statens vegvesen søkt å eliminere konflikt med naturverdier og deretter utforme detaljer i planen for å minimere skade der tiltaket vil berøre naturverdier.

Kransalgene, og særlig de store artene, kan være utsatt for belastning ved forhøyede verdier av nitrogen og fosfor som gir eutrofiering som antas å påvirke forekomsten av kransalger negativt (Mjelde M. og Dahl–Hansen G.A, 2018). Det synes å være avrenning/tilførsel av næringsemner fra omkringliggende areal og små bekker og dette er en kilde til potensiell eutrofiering, særlig for Nautåvatn. I Svanevatn er det registrert forhøyde verdier av nitrogen, noe som kan skyldes tilførsel fra flyplassområdet og/eller jordene rundt. Men denne næringstilførselen har ikke hørt til oksygensvinn i øvre vannlag hvor den kalkkrevende vegetasjonen vokser (Mjelde M., Aanes, J.K. og Skjekvåle B.L., 2012). Det er derfor svært viktig at både anleggsfasen og driftsfase ikke medfører ytterligere belastning i form av avrenning som kan fungere som gjødsling. Dette skal være løst ved tilstrekkelig brede vegetasjonsbelter mellom anleggsområde/tiltaksområde og vassdrag, se ellers også i konsekvensutredningens kap. 6.7 Skadereduserende tiltak og kap. 8 Miljøoppfølging.

Når det gjelder fuglelivet vil tiltaket i svært liten grad kan gi økt belastning på verdien området har som hekkeområde, beiteområde, myteområde og trekkområde.

§ 11 Kostnader ved miljøforringelse

Tiltaket fører ikke til skade på naturmangfold av en slik karakter at kompenserende tiltak er aktuelt ut over det som kommer fram i beskrivelse av tiltak for hver lokalitet. Skadereduserende tiltak blir finansiert av tiltakshaver gjennom utforming av konkurransegrunnlaget for byggefase.

§ 12 om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Innholdet i § 12 omfatter også vurdering av lokalisering. I denne saken har traseen ligget rimelig fast siden arbeidet med reguleringsplanen som oppfølging av KVV E10 Hålogalandsveien startet. Det er i praksis ikke noen alternativ trase som kunne løse prosjektmålet og samtidig gå helt utenom det verdifulle Nautåområdet.

Miljøforsvarlig teknikk og drift gjelder ikke minst miljøhensyn i anleggsfasen, og moment som skal sikre dette er skissert under kapitlet om skadereduserende tiltak. Disse blir ytterligere spesifisert i Ytre Miljø–plan med Miljørisker i samband med planlegging av byggefase.

7.11 Kulturmiljø

Forventede negative konsekvenser er særlig tilknyttet til kulturmiljøet «Stunesmarka», som forventes å få skader og ødeleggelser i anleggsfasen. Samlet konsekvens tar hensyn til at det er betydelig verdier tilknyttet dette miljøet som forventes skadet og delvis ødelagt som følge av tiltaket. For øvrige kulturmiljø er forventede negative konsekvenser lite negativ til ubetydelig. Innvirkning i anleggsfasen dreier seg om varige tilstandsendringer som vil forringe kulturmiljøene i betydelig grad. Samlet sett forventes tiltaket å få middels negativ konsekvens for kulturminneverdier i parsell 15.

Avbøtende tiltak

Man har i planleggingsfasen, så langt det har latt seg gjøre, lagt veglinja utenom automatisk fredede kulturminner for parsellen. Det vises til konsekvensutredning for nærmere beskrivelser av avbøtende tiltak per kulturmiljø.

For kulturminnelokalitet markert i planen som hensynssone H730_1 (deler av lokaliteten) kan sikring av kulturminnene i anleggsperioden, med sperregjerder eller lignende, forhindre direkte forstyrrelser av kulturminnene.

For automatisk fredete kulturminnelokaliteter som kommer i konflikt med vegtiltaket, markert i planen som bestemmelsesområde #50 (Id 214664 (deler av lokaliteten) i Riksantikvarens database Askeladden), skal det søkes om dispensasjon fra kulturminneloven.

Der kulturminner frigis med vilkår om særskilt granskning, skal det tas kontakt med Nordland fylkeskommune og Sametinget i god tid før tiltaket skal gjennomføres slik at omfanget av den arkeologiske granskingen kan fastsettes. Granskingen bekostes av tiltakshaver med hjemmel i Kulturminneloven §10.

I forbindelse med utvidet plangrense i mai 2020, ble det gjennomført arkeologiske undersøkelser i området rundt Fjellveien, øst i parsellen. Det ble ikke gjort funn av automatisk fredete kulturminner.

7.12 Naturressurser

Ny veg vil gå over jordbruksareal både ved Nautåa, Evenesmarka, Osmarken og Osvatnet. For de tre sistnevnte områdene vil konsekvensen være at dyrkbart areal går tapt. Dette er vurdert til å ha middels til stor negativ konsekvens.

For skogressursene på parsellen vil noe bli noe inngrep, særlig der hvor ny veg ikke følger dagens. Det er vurdert av planforslaget vil ha middels negativ konsekvens for skogarealer.

Avbøtende tiltak og videre oppfølging

Følgende avbøtende tiltak er forslått i konsekvensutredningen

- I den grad det er mulig bør beslag av dyrka jord unngås
- I den grad det er mulig bør hensynet til produktiv skog hensyntas ved anleggelse av ny veg/oppgradering og utvidelse av eksisterende veg.
- Områder som brukes til utmarksbeite, og innmarksbeite, skal hensyntas ved anleggelse av ny veg

Disse tiltakene vil være momenter i den videre planleggingen og gjennomføringen av byggingen.

Arealregnskap:

Hele planområdet er på ca. 1 125 daa som omfatter permanent og midlertidig beslag av areal. Midlertidig beslag utgjør bygge- og anleggsområdene langs vegen som benyttes i anleggsperioden, både til riggområder, omkjøringsmuligheter og for å bygge vegen. Vegprosjektet er avhengig av disse arealene for å kunne gjennomføres. Rettigheten til bruk er kun midlertidig og arealene erverves ikke permanent. Etter endt anleggsperiode skal disse arealene tilbakeføres til opprinnelig formål og bruk. Det midlertidige beslaget av areal er på ca. 590 daa og av dette er ca. 300 daa skog, 82 daa jordbruk, 84 daa myr og 13 daa vassdrag/elv/bekk. Resterende areal er over næringsformål og militærformål.

Det er knyttet egne bestemmelser til hvordan de naturområdene skal behandles i anleggsfasen og hvordan det skal tilbakeføres.

Reindrift

Beiteområder for rein inngår i hele parsellen. Den nye vegen vurderes å ha meget stor negativ konsekvens for reindriften. Hovedsakelig er det planlagt slake skråninger, med fall 1:2. Det er også tilstrebet å unngå rekkverk. Begge disse momentene er forslag til avbøtende tiltak som er innarbeidet i planen.

7.13 Støy og vibrasjoner

Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging T–1442/2021 ligger til grunn for støyberegningene. Støyberegninger, med angivelse av støysoner er beskrevet i støyrapporten som ligger vedlagt.

Virkning

Ut fra utførte støysoneregninger er det 43 bygg som kommer innenfor gul sone, samt 6 som kommer innenfor rød sone. De fleste av disse byggene er boliger. Av de byggene i rød sone er det blant annet en plasthall, verksted og et kontorbygg. Det vil ikke bli lagt opp til støyskjerming for disse. Det legges opp til lokal skjerming for uteområdene tilknyttet resterende av byggene. Dette er sikret i bestemmelsene.

Parsell	Kommune	vegnr.	G/B.nr.	Byggeår	Sone	Forslag tiltak	Kommentar
15-1	Evenes	E10	4/9	1920	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Enebolig
15-1	Evenes	E10	4/46	1975	Gul		Fritidsbygg
15-1	Evenes	E10	4/85	2000	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Annen kontorbygning
15-1	Evenes	E10	4/86	2000	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	NAV
15-1	Evenes	E10	4/83	1999	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Barnehage?
15-1	Evenes	E10	4/81	1998	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Bensinstasjon
15-1	Evenes	E10	4/4/1	1987	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Bilforhandler? Annen lagerbygning (varehandel, rep av motorvogn)
15-1	Evenes	E10	Adr 32	Uvisst	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Vaktbu/hus Evenes flyplass? Profil 2100
15-1	Evenes	E10	5/166	1945	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Våningshus
15-1	Evenes	E10	5/79	1980	Rød	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Våningshus
15-1	Evenes	E10	5/50	1984	Rød	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Verkstedbygning
15-1	Evenes	E10		1976	Rød	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Kontor, mulig leilighet på loft? Halvvegs i rød sone. Annen boligbygning
15-1	Evenes	E10	5/110		Rød	Tiltak vurderes, lokal skjerming	
15-1	Evenes	E10	5/140	1984	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Verkstedbygning
15-1	Evenes	E10	5/127	1995	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Ser ut som «vaktbod». Annen kontorbygning
15-1	Evenes	E10		1995	Rød	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Plasthall i rød sone Annen lagerbygning (Industri)
15-1	Evenes	E10	5/5	1964	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Bolig pluss muligens et anneks. Våningshus
15-1	Evenes	E10	5/128	1983	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Enebolig
15-1	Evenes	E10		1980	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Tror ikke dette er bolig, men bør sjekkes. Fritidsbygg
15-1	Evenes	E10	5/73	1962	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Enebolig
15-1	Evenes	E10	5/8	1980	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Våningshus
15-1	Evenes	E10	5/55	1976	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Enebolig m/hybel/sokkelleilighet

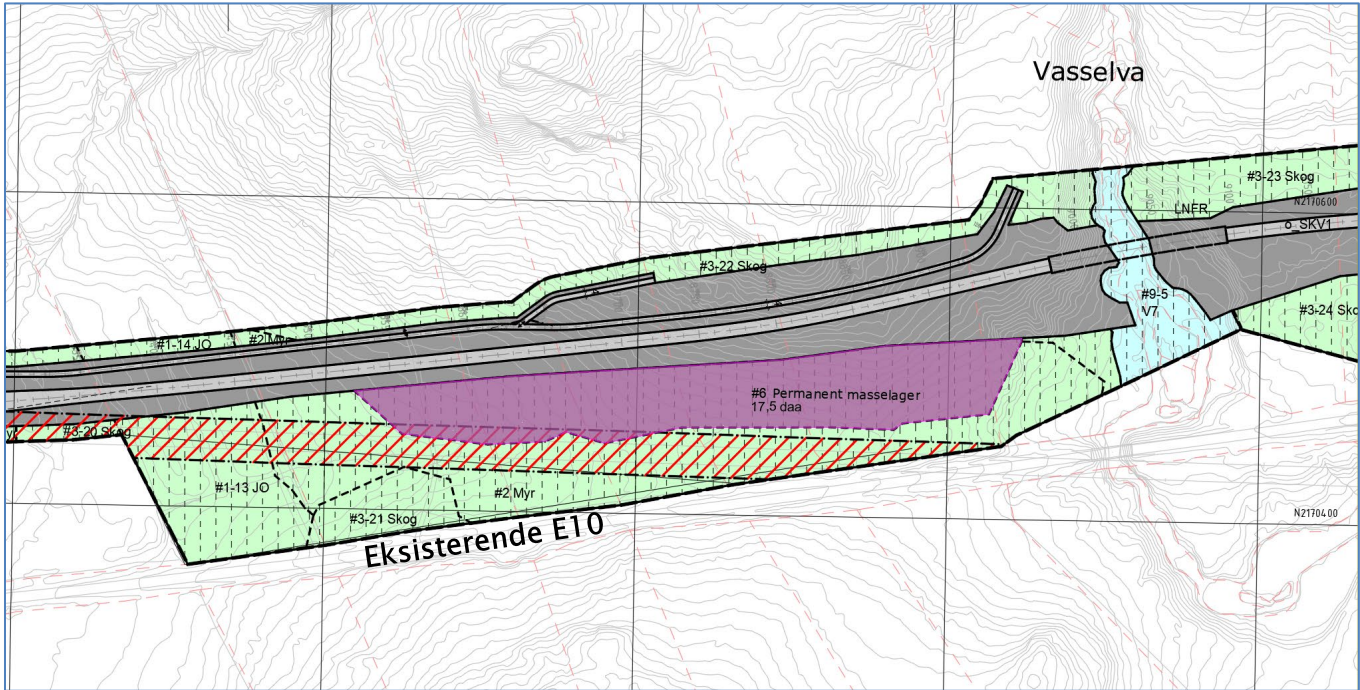
15-1	Evenes	E10	5/184	1975	Gul		Enebolig
15-1	Evenes	E10	5/64	1957	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Enebolig
15-1	Evenes	E10	5/108	1976	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Rekkehus
15-1	Evenes	E10	5/44	1945	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Bedehus menighetshus
15-1	Evenes	E10		Uvisst	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Ser ikke ut som dette bygget er i bruk? Må sjekkes. Bygning revet/brent
15-1	Evenes	E10	5/25		Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	
15-1	Evenes	E10	5/142	1930	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Enebolig
15-1	Evenes	E10	5/126	1980	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Enebolig
15-1	Evenes	E10	5/31	1972	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Enebolig
15-1	Evenes	E10		1980	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Ser ikke ut som dette er i bruk, må sjekkes. Fritidsbygg
15-1	Evenes	E10	5/62		Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	
15-1	Evenes	E10	5/167	2002	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Enebolig
15-2	Evenes	E10	5/7	1980	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Våningshus
15-2	Evenes	E10	5/57	1947	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Enebolig
15-2	Evenes	E10	5/58	1974	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Enebolig
15-2	Evenes	E10	5/56	1980	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Våningshus, benyttes som fritidsbolig
15-2	Evenes	E10	12/8	Eldre bygg	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Militærleir? Annen lagerbygning
15-2	Evenes	E10	12/10	1992	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Annen lagerbygning (Transport og lagring)
15-2	Evenes	E10	12/7	Eldre bygg	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Annen lagerbygning
15-2	Evenes	E10	13/9	1955	Gul		Fritidsbygg
15-2	Evenes	E10	13/20	2012	Gul		Vaker i gul sone. Fritidsbygg
15-2	Evenes	E10	13/7	1993	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Fritidsbygg
15-2	Evenes	E10	13/17	1930	Rød	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Våningshus, benyttes som fritidsbolig
15-3	Evenes	E10		Uvisst	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Muligens en hytte? Finner ingen info om denne.
15-3	Evenes	E10	17/1		Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	
15-3	Evenes	E10	17/15	1965	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Fritidsbygg
15-3	Evenes	E10		1947	Rød	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Rød sone! Våningshus, benyttes som fritidsbolig
15-3	Evenes	E10	21/26		Rød	Tiltak vurderes, lokal skjerming	
15-3	Evenes	E10	21/65	1985	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Fritidsbygg
15-3	Evenes	E10	21/19	1983	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Våningshus
15-3	Evenes	E10	21/35	1953	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Helårsbolig, benyttes som fritidsbolig
15-3	Evenes	E10	21/38	1932	Gul	Tiltak vurderes, lokal skjerming	Enebolig

Figur 28: Støyberørte boliger på parsell 15

7.14 Massehåndtering

I forbindelse med parsell 15 vil det være nødvendig med midlertidig anlegg og riggområder langs hele traseen under anleggsperioden, dette utgjør til sammen 590 daa. Av dette planlegges det etablert ett permanent massedeponi, «#6–Permanent masselagring», med størrelse på 17 500 m².

Prinsipper for utforming av deponier er angitt i formingsveilederen for Hålogalandsvegen. Rigg- og deponiområder er planlagt på områder som kan være godt egnet til denne type virksomhet langs veglinja.



Figur 29 Illustrasjon av område for permanent masselager,

Virkninger og avbøtende tiltak av rigg og deponi

Landskap

For deponi #6–permanent masselagring blir liggende mellom dagens E10 og ny E10, samt avgrenset av myrområder og høyspentlinje. Det vil være en stor fordel for det visuelle inntrykket at det settes igjen et vegetasjonsbelte mot eksisterende veg og at det settes av områder med naturlig vegetasjon inne i selve deponiet. For å ivareta landskapets karakter bør det utarbeides koteplaner for deponiet.

Naturmangfold

Området for permanent masselagring er trukket vekk fra Vasselva og noen av myrområdene, men er såpass nær at faren for negativ påvirkning i form av utslipp og forurensing kan skje.

Nærmiljø og friluftsliv

Området ligger mellom dagens E 10 og ny E10 i områder uten betydelige verdier knyttet til friluftsliv og nærmiljø. Deponiet vil medføre støy i anleggsfasen som kan få påvirkning på omkringliggende områder, det er ingen boliger i området som blir påvirket av dette.

Kulturmiljø

Deponiområdet vil ikke komme i konflikt med kjente kulturminneverdier.

7.15 Grunnforhold

Det vil bli behov for noe utskifting av torvmasser. Det forventes også bli behov for masseutskifting av sand og leire ved profil 4220, samt lette masser i vegfyllingen fra ca. profil 4520–4600 for å oppnå ønskelig stabilitet. For mer informasjon og endelig design for fyllinger og skråninger henvises de til de geotekniske rapportene.

7.16 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

Det er utført en risiko- og sårbarhetsanalyse i forbindelse med planarbeidet. Det er knyttet risiko til de fleste områder på vegen. Risikoen er ikke definert på enkelte deler, men sett på generell basis. De fleste risikomomenter vil derfor være generelle og gjelde hele vegsystemet samlet.

Tabell 2: Oversikt over uønskede hendelser på vegene

UØNSKEDE HENDELSER I FORHOLD TIL VEG OG TUNNEL			
NR	ELEMENT	HENDELSE	RISIKO
1	Hendelser på veg	Påkørsel bakfra	Risiko
2		Påkørsel tunnelvegg/installasjoner	Ingen risiko
3		Møteulykke	Risiko
4		Påkørsel myke trafikanter + dyr	Risiko
5		Kollisjon med stein og is	Ingen risiko.
6	Hendelser på veg	Påkørsel portal	Ingen risiko
7		Utforkjøring mot sideterreng	Risiko der det ikke er rekkverk
8		Trafikkulykke i vegbanen	Risiko
9	Brann	Brann i lett kjøretøy	Ingen risiko
10		Brann i tungt kjøretøy	Ingen risiko
11	Lekkasjer og farlig gods	Farlig gods	Risiko
12		Vann i vegen	Liten risiko på veg
13	Støv	Berøringspunkter støv	Ingen risiko
14	Støy	Berøringspunkter støy	Ingen risiko
15	Ytre miljø	Biologisk mangfold nært vegen	Noe vilt finnes (elg). Naturreservat ved flyplassen. Artsrik vegkant.
16		Friluftsområde nært vegen	På begge sider av vegen i del av strekningen.
17		Kulturminner nær vegen	Ikke meldt
18		Landbruk nært vegen	Ikke meldt
19		Drikkevann nært vegen som kan forurenses	Ikke kjent
20		Verneplan vassdrag berørt nært vegen	Anadromt vassdrag. Vernet vassdrag i elvene. Elvemusling i elvene. Rigg og drivstoff/olje kan forurense elv og vann i anleggsfasen. Kalksjøer i vannene.
21		Grunnforhold (flom ol)	Ikke meldt noe særskilt. Ikke nært sjø.
22		Geologisk forhold i tilknytning til vegen	Ulike naturtyper.
23		Nedslagsfelt for tunnelvann	Ingen risiko
24		Utslipp av tunnelvann	Ingen risiko
25		Salting i vegen og utslipp	Kan skje, men lite aktuelt.
26	Opphold	Opphold på vegen ved dårlig vær	Ikke aktuelt
27		Byggbarhet av parsell	Delvis omkjøringsmulighet. Middels byggbarhet.
28		SHA i anleggsfasen	Trafikk på veg under bygging.
29		Drift og vedlikehold etter ferdigstillelse	Nytt veganlegg
30		Drift og vedlikehold av eksisterende veg i anleggsfase	Må gjøres, men kan komme i konflikt med bygging av ny veg.

31		Forhold for utrykningsenhetene	Kan bli utfordring under bygging. Vil bli bedre etter bygging.
32	Annet	Spesielle forhold ved tunnelen/vegen.	Lokalnett strøm nært veganlegget. Høyspent nært veg legges om. Delvis omkjøringsmulighet på eksisterende veg (Liland).

Forklaring på fargekoder:
Grønn = ikke avvik, ikke behov for tiltak
Gul = bidrag til risiko/ mulig avvik
Rød= Avvik, tiltak må settes inn

Sammendrag av helhetlig risikobilde for parsell 15

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

8 Gjennomføring av reguleringsplanen

8.1 Fremdrift og finansiering – utbyggingsrekkefølge

E10 Hålogalandsvegen parsell 15 i Evenes kommune er ikke en del av prioritert strekning i Nasjonal Transportplan (NTP) 2018–2029. Fremtidige rullinger av NTP som behandles av Stortinget vil avgjøre når strekninger prioriteres for utbygging

8.2 Trafikkavvikling i anleggsperioden

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

I forbindelse med etablering av nye bruer skal det ikke være trafikk under brua i anleggsfasen. Ny bru er derfor lagt slik at eksisterende bru kan benyttes gjennom anleggsfasen.

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

Sikker jobb i byggefasen (SHA)

Under denne delen er det vurdert om det er momenter som vil ha risiko knyttet til seg i anleggsperioden, sett i forhold til at det skal gjøres en sikker jobb i anleggsfasen (SHA – Sikkerhet, helse og Arbeidsmiljø). Formålet er at det skal være gode og sikre forhold for de som skal jobbe på og ved veggen. 3. person skal ikke bli påført unødig skade eller ubehag. I denne fasen er det kun bemerket en del momenter som må tas med i det videre arbeidet, og på et overordnet nivå. Det vil være utførende entreprenør som vi ha ansvar for å lage detaljerte planer for sikkerhet, helse og arbeidsmiljø. Utarbeidelse av overordna, men mer detaljert SHA-plan er byggherreansvar i byggeplanfasen.

I hovedsak er det snakk om følgende forhold:

Tema	Momenter til videre arbeid
Arbeid som innebærer særlig risiko	Arbeid med og på bru. Arbeid med kulverter og evt skjæringer.
Anvendelse av helse- og miljøfarlige stoffer og materialer	Arbeid med sprengstoff.
Arbeidsprosesser med særlig risiko som skal utføres i områder som samtidig vil være arbeids- ferdsels- eller oppholdsområde for andre	Turområder og friluftsområder på strekningen. Arbeid på eksisterende veg med trafikk med høy fart. Store myrområder.
Andre forhold som byggherre gjør oppmerksom på og som må tas med i det videre arbeidet	Høyspent- og lavspennetledninger som krysser eller er nær veganlegget. Hovedvannledning ved Truckstop/vegserviceanlegg

Ytre miljø i byggefasen (YM)

En Ytre Miljøplan (YM-plan) skal beskrive prosjektets utfordringer knyttet til ytre miljø og hvordan disse skal håndteres. Dette er i hovedsak et dokument for byggherren som skal ivareta miljøkrav i lover og forskrifter. Planen er både grunnlag for prosjektering og konkurranse, og en oppsummering/vedlegg til sluttkontrakt. Statens vegvesen sin håndbok R 760 «Styring av utbygging-, drifts- og vedlikeholdsprosjekt» stiller krav til at det skal utarbeides en Ytre Miljøplan på alle prosjekt.

Tema	Problemstillinger/vurderinger
Støy	Støyskjerming for berørt bebyggelse
Forurensning av jord og vann	Riggområde og steder for drivstofflager og drivstoffylling, oljeskift etc. skal lokaliseres med minimum 10 meter avstand til bekk/vassdrag, samt at midler for å binde evt oljesøl skal finnes på slike steder.
Naturmangfold	Det må sikres en buffersone mot Tårstavassdraget og Laksåvassdraget for å minske påvirkningen på innsjøer, elv og kantsone. Mellom deponi og elv bør slik buffer være minimum 20 meter. (står bør, vi gjennomfører ikke dette) Der ny E10 krysser Nautåa og Vasselve/Laksåa bør bru konstrueres slik at det blir 5 meter med vegetasjonssone mellom landkar og elvekant. Jordmasser/toppdekket som fjernes i anlegget brukes som toppdekke/frøbank på sideareal.
Kulturminner og kulturmiljø	Anleggsvirksomhet tett opp til kulturmiljøer og enkeltminner skal unngås der det er mulig. Lokaliteter med kulturminner i nærhet til tiltaket skal sikres for å hindre ferdsel i båndlagte soner.

Naturressurser	- For alle jordbruksareal hvor fulldyrket eller overflatedyrket jord er planlagt beslaglagt skal jord mellomlagres. Jorda kan så tilbakeføres til areal som kun blir midlertidig brukt i anleggsfasen. - Midlertidige riggområder eller mellomlagring av utstyr skal gjøres på allerede opparbeidet areal eller i utmark langs veg.
----------------	---

9 Oversikt over innspill i forbindelse med varsel om reguleringsplanstart

9.1 Innspill fra offentlige instanser etter varslng 2015

Innspill fra Evenes kommune 30/11–15	Kommentar SVV
1. Ivareta sikker og god adkomst til Evenes flyplass og eksisterende og planlagt næringsareal i området. 2. Gangveiløsninger må også sikres i dette området. 3. Ved konsept 3 må kryss legges nær Evenes flyplass. 4. Innspill fra Forsvarsbygg om at kurvatur for E10 langs Evenes flystasjon må ivaretas. 5. Forsvaret har også behov for direkte adkomst fra sitt anlegg til E10 for bruk i krise. 6. Gang og sykkelvei må utredes ved kryss E10/Fv724/Fv722. 7. Evenes kommune anbefaler øvre trase med tunnel gjennom Dragvikfjellet. 8. Kollektivstopp ved veikryss til E10 må da tilrettelegges. 9. Etablere rasteplass ved Laksåmarka. 10. Hensynta støyproblematikk ved friluftsområdet Niingen/Strandvann og for bebyggelse i Bogen. 11. Etablere adkomst til Bogen Sentrum i Bogen. 12. Kollektivstopp etableres i Bogen nær opptil kryss, for busser. 13. God tunnelsikring ved eks brann/ulykker o.l. 14. Sikre god adkomst for omkjøringsvei til Østervik–Bogen. 15. Tilrettelegge parkering og adkomststveier til friluftsliv/rekreasjon Eks. Osmarka og Laksåmarka. 16. Forhindre elgpåkjørsler. 17. Sikre god adkomst for grunneiere til utmark. Eks området Evenes–Dragvik.	1. Innspill tatt til følge. Krysset til flyplassen blir flyttet litt mot øst, men er ivaretatt og vurdert som sikker og god. Avkjørsel til næringsareal er ivaretatt, men samlet. 2. Tatt til følge. Gangveg mot flyplassen er regulert. 3. Tas til orientering. K3 vil bli gjenstand for egen reguleringsprosess dersom dette skal gjennomføres. 4. Tatt til følge. Kurvatur er nokså lik som dagens. 5. Tatt til følge. Ubåt-avkjørselen reguleres ikke som en avkjøring, men skal opprettholdes og benyttes når forsvaret har behov for det. 6. Tas ikke til følge. Ved Fv.722 kobles fylkesvegen til E10 og reguleres ikke videre. Det er ikke ønskelig å lede gang- og sykkeltrafikk ut på E10. Fv. 724 er definert som en A3 veg, delvis pga. trafikkmengde og det stilles ikke krav til å skille myke trafikanter i en slik vegklasse. 7. Tas til orientering. Øvre trasé med tunnel legges ut på høring som anbefalt løsning. 8. Tatt til følge. Kollektivterminal reguleres ved enden av Osvatnet, der hvor vegen fra Liland møter dagens E10. 15. Delvis tatt til følge. Antall avkjørsler fra E10 er redusert, men adkomststveger er opprettholdt og samlet. Utfartsparkering er ikke regulert. 16 Tas til orientering. Det legges ikke opp til viltgjerder på denne parsellen. 17 Tas delvis til følge. Flere driftsavkjørsler stenges og det er ikke ønskelig med direkte påkjøringer ved H1-standard og 90km/t. Lokalveger blir opprettholdt og dagens E10 vil fungere som lokalveg i fremtiden. Her vil det være lettere å få opprettholdt avkjørsler.

9.2 Innspill fra berørte, Evenes kommune – parsell 15

Mimenr	Dato	Avsender	Gnr/Bnr	Sak	Svar
15/200 838–4	12/11–15	Per Arvid Nygård	21	Legge veg lenger unna boligene på Lakså. Forbedre avkjørsel slik at den ikke kommer så nær de øverste gårdene på Lakså. Tips om å legge avkjøring lenger vest, f.eks. ved Laksåelva eller Osvatnet opp og	Innspill tatt delvis til følge. Vegen blir lagt lengre unna hovedtyngden av bebyggelse på Lakså. Den øverste bebyggelsen vil bli koblet til dagens E10 gjennom kulvert øst for Laksåa. Påkobling til ny

				forbi bebyggelsen uten at stigning blir brattere.	E10 vil være ved østsiden av Osvatnet.
15/200 838–16	28/11–15	Kolbjørn Larsen	5/3,6 og 7	Utvidelse av veg ved Evenesmark må foregå på sørsiden, mot utmarka. Dette for å bevare ammekupro-duksjon og eiendommer brukt til slått og beite.	Innspill tatt delvis til følge. Ved Evenesmark har det vært om å gjøre å legge vegen lettest mulig i terrenget. Utvidelsen vil derfor være på begge sider av eksisterende veg.
15/200 838–17	02/12–15	Evenes og Tjeldsund Beitelag		Gjerde må settes opp på begge sider av veg fra nytt kryss ved flyplassen og til Dragvika (Natokaia). Undergang må bygges ved krysset E10/fylkesvei 722 som både folk og beitedyr kan benytte. Bygge undergang i Laksåmarka slik at beitedyr kan passere E10 trygt.	Innspill tatt delvis til følge. Gjerde er ikke regulert i reguleringsplanen. Det er planlagt undergang fra Fv.724 og under ny E10. Kryss til Fv. 722 opprettholdes. Kulvert er regulert i nærheten av Laksåmarka.
15/200 838–20	26/10–15	Ellen og Svein C. Kristiansen	Veg parsell 15	Forslag om endring til vegparsell 15. Dette vil redusere forurensning av Osvannet og vegtrase bli på tørrere grunn. Adkomst til eiendommer må ivaretas. Viltpasasjer må bygges.	Forslaget er delvis tatt til følge. Vegen fortsetter å ligge over dagens E10 videre forbi Lakså. Adkomst til bebygde eiendommer er ivaretatt.
15/200 838–24	22/03–16	Roald Dalberg		Etablere undergang mellom de to kryssene til Evenesmarkveien til E10. Utbedre kryssene til Kvitforsveien og Liakolveien som kommer inn på E10.	Innspill tatt delvis til følge. Det etableres undergang fra Fv. 724 under E10 som kobles med samleveg på sørsiden av E10. Dagens kryss til Kvitforsveien stenges. Innkjøring til denne vil være via Liakolveien, hvor krysset utbedres, og under E20 i kulvert.
	06/06–16	Bjørnar Tverfjeld	5/20	Det må legges en jordbruksundergang på stedet som brukes mest til kryssing av vei. Ber om at det settes opp gjerde på begge sider av sin eiendom mot veg.	Innspill tas ikke til følge. Det legges til rette for å benytte Evenesveien og Kjerkhaugveien for å nå eiendommen. Gjerder langs veg reguleres ikke i denne planen.

9.3 Innspill etter varsling 2019

Mimenr.	Dato/ avsender	Innspill	Kommentar
19/ 77190 –7	15.05.2019 Aina Aune Kane	Hytta er en av flere hytter som får eiendommen sterkt berørt av ny planlagt vegtrase. Traseen vil ligge på en haug som til nå har fungert som støyskjerming fra eksisterende E10. Vil det etableres ny skjerming? Spør om det er planlagt ekspropriering, evt. Innløsning/ erstatning for berørte?	Tas til orientering Ut ifra støysoneberegninger er det ingen av disse eiendommene som kommer inn under gul eller rød støysone. Det er derfor ikke lagt opp til støyskjerming for eiendommene. Se side 15 for mer informasjon vedr. støy.
19/ 77190–8	07.06.2019 Tårstadvassdraget Fiskelag AS v/ Geir Arne Olsen	Viser til at Tårstadvassdraget Fiskelag SA forvalter fiskeretter i berørte område Nautåa opp til Kjerkaugfossen og ønsker å sikre at interessene blir ivaretatt i det videre arbeidet i planprosessen	Tas til følge Fiskeinteresser er ivaretatt i planarbeidet.
19/ 77190 – 9	18.06.2019 Gram. Hambro & Garman (Yngve Von Ahnen) på vegne av Evenes utvikling (EU)	Evenes utvikling (EU) har tinglyst avtale med grunneier Årlaug Stunes, mht. utbygging av gnr.4 bnr. 106. EU har i samarbeid med grunneier utbyggingsplaner på eiendommen. (Hotell, parkering, konferansesenter m.fl. tilknyttet flyplassen. EUs kommentarer er av innledende karakter, da SVV ikke har framlagt konkrete planer. EU vil ha innsigelse mot ethvert inngrep som berøre eller vanskeliggjør/ umuliggjør planlagt utbygging. EU motsetter seg at RV833 flyttes lengre mot nord på eiendommen. Den må være som i dag. Gang- og sykkelvei må ikke legges på eiendommen. EU er villig til å vurdere evt. tilpasninger for å ivareta samfunnshensyn, og stiller gjerne i et møte for å diskutere forholdene nærmere.	Tas til orientering Rv 833 er i reguleringsplanen ikke flyttet lengre mot nord. Statens vegvesen har gjennom hele prosessen vært i dialog med Evenes kommune vedr. områdeplan for Evenes kommune og utbyggingsplaner. Statens vegvesen har så langt som mulig imøtekommet ønsker fra Evenes kommune når det gjelder arealdisponering med utgangspunkt i kommunens områdeplan.
19/ 77190–10	20.06.2019 Avinor v /Einar K Merli	Avinor har i tidligere brev til Statens vegvesen Region Nord påpekt behov for utbedring av flyplasskrysset (krysset mellom E10 og riksveg 833 inn til Harstad/Narvik lufthavn). Avinor har vært opptatt av at krysset gis en utforming som har god trafikkavvikling, er oversiktlig og har kapasitet til å ta en betydelig økt trafikk, samtidig som Forsvarets atkomst og arealbehov løses på en god måte. Avinor har foreslått at det reguleres et 2-plans kryss (planfri løsning) ved avkjøring til lufthavnen, subsidiært en kryssløsning som gir mulighet for påbygging-/videreutvikling til et planfritt kryss. Videre ber Avinor om at Statens vegvesen vurderer å flytte riksveg 833 lenger mot nord, langs grensen for	Tas delvis til følge Statens vegvesen har ikke etablert et 2- plans kryss ved avkjøring til lufthavnen, da framtidig trafikkmengde ikke tilser at det er nødvendig. Rv 833 (nå E10) er ikke flyttet lengre mot nord. Statens vegvesen har sammen med Fylkesmannen i Nordland vektlagt viktigheten av å opprettholde en buffersone

		Ramsar-området, for å gi en bedre planløsning mellom det nye flyplasskrysset og terminalområdet ved lufthavnen. Avinor viser til at tilstøtende statlig reguleringsplan for Evenes flystasjon og Harstad/Narvik lufthavn har vært til offentlig ettersyn. Planforslaget legger opp til stor begrensning på deler av Avinors parkering og vegsystem i terminalområdet som følge av helseskadelig maksimalstøy fra F35. På denne bakgrunn bør Statens vegvesen avklare med Avinor en hensiktsmessig avslutning på riksveg 833. Ber SVV ta initiativ til et møte.	mellom riksvegen og Langvatnet. Statens vegvesen har under planprosessen hatt flere møter med Avinor, og er kommet fram til en hensiktsmessig avslutning på riksveg 833.
19/ 77190–11	21.06.2019 Troms fylkeskommune	Viser til tidligere innspill til prosjekt Hålogalandsvegen, samt drøftinger i felles planforum for dette prosjektet og i felles planforum om Evenes flystasjon. Troms fylkeskommune understreker behovet for raske og lett tilgjengelige løsninger for overgang fra buss til fly, også fra regionbusser, slik at kollektiv transport blir det foretrukne alternativ for reiser til og fra flyplassen. Dette må ses i sammenheng med detaljløsning innenfor flyplassplanen. Busstopp for regionbussen langs traseen må tas med i vurdering. Problematikken rundt viltpåkørsler har tidligere vært drøftet, og dette har også aktualitet for parsell 15.	Tas til følge Det etableres et fullkanalisert T-kryss som forbindelse mellom Nye og Gamle E10 på østsiden av Osvatnet. Det anlegges en rundkjøring på gamle E10 som fordeler trafikkstrømmer. Mellom de to vegene legges det opp til ensidig toveis busslomme med mulighet for bil- og sykkelparkering. Dagens kryss Liakollenveien x E10 utbedres til fullkanalisert T-kryss. Fylkesvei 7556 Kvitforsveien tilknyttes krysset og legges i kulvert under nye E10. Det anlegges tosidig busslommer, hvor samme kulvert benyttes for gående.
19/ 77190–12	21.06.2019 Forsvarsbygg	Det foreslåtte planområdet overlapper statlig plan for Evenes flystasjon og Harstad/Narvik lufthavn. Forsvarsbygg ber om at det ikke blir gjort endringer i arealbruksformål i overlappende områder uten at det er gjort i samråd med Forsvarsbygg. Forsvarsbygg ønsker at ny avkjørsel til flyplassområdet etableres som to-plans løsning, Avkjørsel må ikke ligge for nært hovedvakta til Evenes flystasjon. Forsvarsbygg viser til at det må avsettes fortau langs Fv. 833, fra avkjørsel til forsvarets areal og inn til Harstad/ Narvik lufthavn. Videre at det må legges tilrette for mulig adkomst fra U-båttegen til E10 ved behov. Avkjørsel til Osmarka må etableres med separate avkjøringsfelt. I perioder er det stor trafikk til dette anlegget og den forventes å være økende. Ønsker medvirkning i det videre planarbeidet.	Tas til følge Statens vegvesen har under planprosessen, og gjennom flere møter med Forsvarsbygg kommet fram til omforente løsninger når det gjelder nivå og plassering av kryssutforming fra E10 til rv 833 (nå E10, fortau og mulig adkomst fra U- båtvegen og til E10 ved behov. Nye E10 trekkes ut av dagens trase, og det bygges et fullkanalisert kryss til Flyplassveien. Flyplassveien og E10 krysser Nauto med to nye bruer i to ulike nivåer. Etter kryssingen av Nauto krysser Flyplassveien under nye E10.

			Ved Lensmannsparten i Osmarka (adkomst til Forsvarsbyggs anlegg), anlegges det fullkanalisert T–kryss for å ivareta Forsvarsbygg interesser.
19/ 77190– 13	02.07.2019 Geir Hanssen og Tone Lambertsen Gnr/ bnr 13/4 og 17/ 41	Forlanger at SVV tilrettelegger for fremtidig bruk og jordbruk på eiendommen. Ønsker ikke underganger på 3 x 3 m, men direkte avkjørsel fra E10. Dette er for lite for dagenes utstyr. Utstyr flyttes på hengere og høyden kan bli inntil 4,5 og bredden 3 meter. En undergang dimensjonert for dagens utstyr må ha bredde minimum 4 m og høyden minimum 4,4 meter. Det er mye beitedyr i utmarka ovenfor dyrkamarka. I dag går det sperregjerder og eiendommen er delvis inngjerdet. det bes om at SVV legge til rette for dette når det bygges ny veg slik at beitedyr og andre dyr fra utmarka hindres i å tas inn på vegen.	Tas ikke til følge Østover mot Bogen og fra enden av Osvatnet vil nye E10 ligge høyere i terrenget. Avkjørsler skal betjenes av to nye kulverter. Den ene tilknyttes Osmarkveien via ny samleveg som følger under E10 og til eksisterende E10. Kulvertene er tilpasset dagens jordbruksutstyr. Fra Osmarkveien kan ny E10 nås direkte fra ny samleveg.
19/ 77190– 14	24.06.2019 Nordland fylkeskommune	Viser til gjeldende Fylkesplan for Nordland, kap. 8 og Arealpolitikk i Nordland, og ber om at det tas hensyn til målene for arealpolitikk som er beskrevet der. Planfaglig: Områdene på begge sider av veistrekningen i parsell 15 er karakterisert som viktige friluftsområder. Det er derfor at veien utformes med gode parkeringsløsninger for utøvelse av friluftsliv og gode løsninger for sikker kryssing av E 10 der det ligger til rette for det. Ber kommuner og planleggere benytte seg av digital plandialog, og sende planforslag med sosi–koder til plannordland@kartverket.no. Generelt: det bør tas hensyn til fremtidige klimaendringer, interessene til personer med funksjonsnedsettelse må ivaretas, alternative energikilder bør alltid vurderes og berørte parter i området må trekkes aktivt inn i prosessen. Det vises til naturmangfoldslovens §7 og prinsipper for hvordan offentlige beslutninger skal tas jfr. §§8 –12, og vannforskriftens §12 som sikrer god vannkvalitet. Samferdselsfaglig: Fylkeskommunen ber Statens vegvesen nøye vurdere kollektivløsningene i parsellen. Vi viser til vår veileder om kollektivholdeplasser. Automatisk freda kulturminner: Har i 2015 og 2016	Tas til følge Nye E10 ligger høyere i terrenget fra Osvatnet og mot grensa til parsell 16. her er det etablert en samleveg for markavkjørsler. Denne samlevegen er tilknyttet tursti og parkering. Stien følger fra foten av Laksåfjellet er tilknyttet et populært friluftsområde og er også utgangspunkt for topturer. Det er også tilrettelagt med kulverter og samleveger for sikker kryssing av E10 der dette har vært mulig, Det etableres et fullkanalisert T–kryss som forbindelse mellom Nye og Gamle E10 på østsiden av Osvatnet. Rundkjøring på gamle E10 fordeler trafikkstrømmer. Mellom de to vegene legges det opp til ensidig toveis busslomme med mulighet for bil– og sykkelparkering.

		gjennomført arkeologiske registreringer i store deler av området. Ikke i konflikt med freda kulturminner. Gjelder ikke samiske kulturminner.	Det er utarbeidet flom– og hydrauliske beregninger for Nautåa med utgangspunkt av framtidige endringer i klima. Det er tatt hensyn til naturmangfoldsloven og vannforskriften i planprosessen. Planforslaget er ikke i konflikt med samiske kulturminner. Planforslaget skal også sendes kartverket.
19/ 77190 – 15	24.06.2019 Asplan viak for Evenes tomteselskap	Asplan Viak gjør oppmerksom på at planforslaget vil medføre båndlegging av et stort areal som tilhører Evenes Tomteselskap og som er planlagt for fremtidig næringsutvikling. (Vedlagt skisse viser ca. areal som må erverves eller som det kan være aktuelt å makebytte fra vegvesenet). Følgene adkomster ønskes ivaretatt i ny reguleringsplan for Hålogalandsvegen parsell 15 (vist med piler på vedlagte skisser): 1. Egen adkomst fra E10 til eiendommen gnr/bnr 4/105 lengst nord mot fylkesgrense. 2. Adkomst til eiendommen gnr/bnr 4/3 flyttes lengst mulig sør av hensyn til mest mulig arealeffektiv utnyttelse og minst mulig behov for grunnerverv. 3. Gang– og sykkelveg langs ny atkomstveg til eiendommen gnr/bnr 4/3 (område for framtidig næringsutvikling på vestsiden av E10). 4. X–kryss på eksisterende intern veg (kommunal veg) øst for E10 opprettholdes som adkomst til gnr/bnr 4/109.	1. Tas ikke til følge: Det tilrettelegges ikke for egen adkomst direkte fra E10 til eiendom gnr/ bnr 4/105. Statens vegvesen ønsker færrest mulig avkjørsler fra riksveg. Fylkesmannen i Nordland motsetter seg også etableringer i dette området. 2. Tas ikke til følge: Adkomst til eiendom gnr/ bnr 4 må av trafikkikkerhetsmessige årsaker plasseres som vist i forslag til plankart. 3. Tas ikke til følge: Det vil ikke etableres gang – og sykkelvei i tilknytning til denne 4. Tas til følge

19/ 77190– 16	25.06.2019 Direktoratet for mineralforvaltning	I følge Norges Geologiske Undersøkelse (NGU) går planområdet vestre del inn i industrimineralprovinser Evenes–Håfjellet karbonater¹. En provins er et større område hvor det er stor sannsynlighet for å finne mineraler, i dette tilfellet karbonatmineraler. Planområdet omfatter også to registrerte forekomster av sand og grus. En av forekomstene er en liten breelavsetning som ligger ved Osvatnet². Her er det tidligere tatt ut noe masse. Planområdet dekker store deler av den andre forekomsten³, som ligger rundt Vasselvas kryssing av vegen. Det er tidligere tatt ut masser i store deler av forekomsten. Plandokumentene bør beskrive: · Provins for karbonatmineraler vest i planområdet, og gjøre rede for eventuelle langsiktige påvirkninger vegprosjektet kan ha for utvinning av mineraler i dette området · de berørte registrerte forekomstene av sand og grus · hvor mye av de mineralske ressursene som blir båndlagt til veg-, rigg- og deponiareal · om det er mulig å gjøre nytte av berørt ressurs før den eventuelt bli gjort utilgjengelig gjennom planen · muligheter for bruk av eventuelle overskuddsmasser	Tas til følge Planbeskrivelsen gjør rede for hvilke konsekvenser vegprosjektet har for utvinning av mineraler, og hvor mye av de mineralske ressursene som blir båndlagt. Det gjøres også rede for muligheten til bruk av ressursene, før og under etableringen av ny E10.
---------------------	--	---	---

19/ 77190– 18	25.06.2019 Fylkesmannen i Nordland	Ny vegløsning vil påvirke Nautå naturreservat og kantsonene til reservatet. Tilrettelegging for tiltak i og rundt vann- og våtmarkforekomstene vil raskt kunne by på utfordringer med tanke på naturverninteressene. Fylkesmannen har gjennom hele prosessen vært opptatt av naturverneverdiene i våtmarksområdet ved flyplasskrysset. Det vises til tidligere innspill og uttalelser, samt møter. I forbindelse med presentasjon av mulig veiløsning i møte 08.05.19 vurderer Fylkesmannen veien opp til gårdene mot Kjerkhaugen og nærføring mot naturreservatet som problematisk. Fylkesmannen anbefaler at veien trekkes så langt mot sør som mulig slik at avstanden til Nautåa blir størst mulig. For kryssingen i nordenden av Svanevatnet vil det være positivt at elv/bekkedrag, som i dag går i kulvert mellom Nautåa og Svanevatnet, åpnes. Det bør i reguleringsplanen og videre prosjekteringen ligge som premiss at vernesonene ikke skal berøres. Dersom dette skulle vise seg å være vanskelig, bør det som et minimum redegjøres for ulike bruløsninger og deres virkninger på verneområdet. I tillegg til brutype og spenn bør en i denne sammenheng se på muligheten for å maksimere avstanden mellom elv og bru ut fra de vegtekniske premissene som ligger til grunn for denne strekningen. For Flyplassveien er det viktig å ivareta en kantson mot Langvatnet. Kantsonene er her under press på grunn av mange prosjekter i området. Videre er Fylkesmannen klar på at området mellom fremtidig E10 og Langvatnet må bevares som naturområde (buffersone).	Tas til følge Det har i planprosessen vært flere møter mellom Fylkesmannen i Nordland og Statens vegvesen. Ny E10 er trukket så langt sør som vegteknisk mulig, og bekkedraget mellom Nautåa og Svanevatnet foreslås åpnet. Ulike løsninger er presentert, både når det gjelder lokalisering av kryssing av vegen, og ulike løsninger for bru. Vernesonene er søkt bevart der dette har vært vegteknisk mulig. Kantsone mellom Flyplassveien og Langvatnet er ivaretatt. Det er etter anvisning fra Fylkesmannen opprettholdt en buffersone mellom ny E10 og Langvatnet. Parallelt med høring og offentlig ettersyn av forslag til reguleringsplan, søkes det om dispensasjon fra verneforskriften og Ramsarområdet. Dispensasjonssøknaden skal også ivareta hvordan man tenker oppfølging både i anleggs- og driftsperioden.
---------------------	--	---	---

19/ 77190– 20	26.06.2019 NVE	Kantsonen langs vassdrag er gitt særskilt beskyttelse i vannressursloven § 11. Det er naturlig at bestemmelsen ligger til grunn for planleggingen. Kvitforsvassdraget omfattes av vassdragsvern. Vassdragsvernet gjelder vatn, elver og bekker i det enkelte nedbørfelt. Det er utarbeidet rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag som skal legges til grunn i planarbeidet. I planarbeidet må det synliggjøres at det ikke fremmes traséalternativer som er til skade for allmenne interesser og vassdragets verneverdier i nevnte vassdrag. Vegstrekningen krysser flere mindre vassdrag/bekker. Det kan være store naturverdier ved også disse små vassdragene og uheldig utforming av stikkrenner/kulverter kan også gi problemer både oppstrøms og nedstrøms vegen. Ved eventuelle nye kryssinger av vassdrag må det tilstrebes å velge så store dimensjoner at det ikke oppstår oppstuvning på oppstrøms side av vegen eller erosjon på nedstrøms side. Konstruksjonene må utformes slik at det ikke oppstår vandringshinder for fisk. Det er i denne sammenheng viktig å unngå nedstrøms vannstandssprang samt for stort fall/helning på kulverten. Det er ofte en fordel å velge så store dimensjoner på stikkrenner og kulverter at disse kan graves noe ned i eksisterende bunnsubstrat. NVE minner om at SVV har funnet kvikkleire ved krysset til flyplassen. Minner også om om at ved nybygging eller utvidelse av vei hvor det er funnet kvikkleire, skal kvikkleiresonen avgrenses og områdestabilitet vurderes. Omfang og lokalisering av eventuelle massetak og deponiområder må avklares og eventuelle virkninger slike kan ha for vassdrag, vassdragsmiljø inkludert grunnforhold. Også midlertidige tiltak i byggefasen, må utredes og kartfestes.	Tas til følge Det er i hele planprosessen søkt, så langt vegteknisk mulig, å ivareta mindre vassdrag/ bekker. Bekkedraget mellom Nautåa og Svanevatnet, som nå ligger i kulvert foreslås åpnet. Det er gjort geotekniske undersøkelser for hele strekningen med vekt på å avdekke mulige kvikkleireforekomster. Parallelt med høring og offentlig ettersyn av forslag til reguleringsplan, søkes det om dispensasjon fra verneforskriften og Ramsarområdet. Dispensasjonssøknaden skal også ivareta hvordan man tenker oppfølging både i anleggs- og driftsperioden.
---------------------	-------------------	---	---

19/ 77190– 21	27.06.2019 Evenes Storvald	Evenes storvald ble stiftet i 2007 og består av jaktfeltene Dragvik / Lakså/ Leiros, Liland, Evenes/Myrnes, Tårstad og Skar.Geografisk fra” Natokaia” ved Bogen i øst til Tjeldsund grense i vest. Planområde for ny veitrase E10 ligger i Evenes storvald, direkte berørte jaktfelt er Evenes/ Myrnes, Liland og Leiros/Lakså/ Dragvik. Eksisterende E10 trase” deler Storvaldet” og har derfor flere trekkruiter hvor elgen krysser E10, dessverre med flere påkjørsler. Dette er dokumentert i Hjorteviltregistret: https://www.hjorteviltregisteret.no/FallviltInnsyn. Planprosessen må ivareta problematikken med elgpåkjørsel og utrede dette. Evenes Storvald anmoder om at valdet tidlig i prosessen blir tatt med på råd. Det vises til god kompetanse på elgforvaltning som de gjerne bidrar med.	Tas til orientering Ny E10 skal etableres med slake vegskuldre på strekninger som er oversiktlige og uten kurvatur som hindrer sikt. Her blir skogrydding et viktig tiltak for å øke synligheten. Andre tiltak må vurdere og iverksettes i forbindelse med anleggs- og driftsfasen.
19/ 77190– 25	05.07.2019 Sidsel Haldorsen	Viser til informasjonsmøte (forrige oppstart av reguleringsplan) hvor det ble opplyst at vegbredde skulle økes med 1 meter. På kartet er en strekning ved Osvatnet betydelig bredere enn resten av traseen. Dette er beitemark, særlig viktig om våren. Området er inngjerdet. Har forsøkt å ringe begge nummer som var vedlagt melding om oppstart, men ingen svarer.	Tas til orientering Statens vegvesen beklager at du ikke har fått svar ved oppringing. Når det gjelder bredden på vegens kjørefelt, skal denne i hovedsak være lik for hele strekningen av ny E10. Bredden på sidearealene til vegen kan derimot variere. Dette er avhengig av hvordan terrenget er langs kjørefeltet. Er det bratt terreng må en skjære seg inn, og er det ulike terrengnivåer må det etableres fyllinger. Verdifull beitemark som blir berørt skal gjennom grunnerverv erstattes i etterkant av vedtatt reguleringsplan.
19/ 77190– 24	05.07.2019 Kystverket	Kystverket har ingen kommentarer til oppstarten, Ingen deler av strekningen berører noe av kysten.	Tas til orientering

9.4 Innspill etter varsel om utvidet plangrense juni 2020

Mimenr.	Dato/ avsender	Innspill	Kommentar
20/41041 – 11	06.06.2020 Sidsel Haldorsen Gnr./ Bnr. 20/ 5,9	Skisserte utvidelse gjør at mye dyrka og dyrkbar mark går tapt. Ønsker det lages en samleveg på nordsiden av E10, og inntil ny E10. Savner mer informasjon. Har forsøkt å kontakte planleggingsleder, men ikke fått kontakt. Vanskelig å forstå kart da det er veldig lite detaljert, og for liten målestokk. Ser frem til nærmere orientering.	Tas ikke til følge Samlevegen er beholdt som den er. Prosjektet har søkt å ivareta dyrka og dyrkbar mark så langt det har vært mulig. For å begrense antall avkjørsler fra E10 er det nødvendig å samle disse i en felles samleveg. Dette med bakgrunn i trafiksikkerhetskrav.
20/41041 – 09	10.06.,2020 Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard	DMF viser til uttalelse til oppstart av reguleringsplan for Hålogalandsvegen E10, parsell 15 i Evenes kommune, datert 25. juni 2019. Direktoratet kan ikke se at den endrede plangrensen endrer på vårt innspill til oppstart av reguleringsplanen, og har ingen ytterligere merknader til varsel om utvidelse av plangrense.	Tas til orientering
20/41041 – 08	10.06.2020 Nordland fylkeskommune	<u>Automatisk fredete kulturminner</u> Nordland fylkeskommune gjennomførte i 2015 og 2016 arkeologiske registreringer langs Hålogalandsvegen. Endringene i plangrensen for parsell 15 i Evenes omfatter et område som Nfk vurderer til å ha potensial for funn av automatisk fredete lokaliteter, hovedsakelig fra steinbrukende tid. Endelig uttalelse kan ikke gis før arkeologisk registreringsarbeid er gjennomført. <u>Vannmiljø/ Jordvern</u> Nordland fylkeskommune viser også til Vannmiljø, regional plan for vannforvaltning, Vannforskriftens §1 og at utvidelsen i Osmarka påvirker Gjertrudelva og Gamelva. Nfk ber om at inngrep i dyrka mark unngås så langt som mulig. Planarbeidet bør belyse konsekvenser for jordbruket og evt. vurdere avbøtende tiltak dersom inngrep i dyrka mark er nødvendig.	<u>Automatisk fredete kulturminner</u> Tas til orientering <u>Vannmiljø/ jordvern</u> Tas til følge Prosjektet har så langt det lar seg gjøre ivaretatt naturfaglige verdier. Konsekvensutredning naturmangfold redegjør for virkninger for naturverdier og landbruksfaglige verdier.

20/41041 – 13	07.09.2020 Nordland fylkeskommune	Uttalelse etter arkeologisk befarings Nfk har sjekket nevnte planer mot sine arkiver, og gjennomført et arkeologisk registreringsarbeid i området. Det ble ikke gjort funn av automatisk fredete kulturminner.	Tas til orientering
20/41041 – 07	03.06.2020 Statsforvalteren i Nordland (tidligere Fylkesmannen i Nordland)	<i>E10- Kvitforsveien</i> Statsforvalteren ber om at naturfaglige verdier i Gjertrudelva og dens kantsoner tas hensyn til, og at det redegjøres for virkninger. Utvidet planavgrensning endrer imidlertid ikke på dette. Det vises til at virkningene på landbruksområdet kan bli noe større som følge av utvidelse av planområdet. Forholdet til landbruket bes vurdert nærmere. Utvidelsen på sørsiden av E10 i dette området vil kunne medføre bredere sone for vesentlige terrenginngrep. Her vil mindre skogsområder og myrpartier over kalkrik berggrunn berøres. Det bør gjøres en vurdering av om disse områdene er av spesiell naturfaglig interesse. <i>Osmarka</i> Den foreslåtte utvidelsen i Osmarka på sørsiden av eksisterende E10, vil komme i berøring med Gamelva og våtmarksområde rundt kryss E10/Lensmannsparten. Elva er en del av det verna vassdraget Laksåga, og myrpartiene her ligger i sin helhet innenfor nedbørsområdet til det verna vassdraget. Det vises til kgl.res. av 10.11.94 og rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag med hjemmel i plan- og bygningsloven. Fylkesmannen forutsetter at hensynet til vassdraget og våtmark utredes nærmere. I henhold til nml § 12 også foretas en vurdering av alternative lokaliseringer av et slik anlegg og avbøtende tiltak både i form av avstand til vassdraget/våtmarka, samt overvannshåndtering fra kontrollplassen mot disse arealene.	Tas til følge Prosjektet har så langt det lar seg gjøre ivaretatt naturfaglige og landbruksfaglige verdier. Konsekvensutredning naturmangfold redegjør for virkninger for naturverdier. <i>E10 Kvitforsveien</i> Arbeidet med tilpassing til vegfylling, Kvitforsveien vil medføre graving i terrenget og med det fare for tilførsel av finstoff til vassdragene, også Gjertrudelva. <i>Osmarka</i> Tas til følge Kontrollplass for tyngre kjøretøyer er tatt ut av planprosjektet

Detaljreguleringsplan – Planbeskrivelse med konsekvensutredning for E10 Hålogalandsvegen – parsell 15

20/41041 – 06	02.06.2020 Samediggi Sametinget	<u>Samiske kulturminner</u> Etter Sametingets vurdering av beliggenhet, omfang og annet, kan de ikke se at det er fare for at det omsøkte tiltaket kommer i konflikt med automatisk freda, samiske kulturminner. <u>Naturgrunnlaget for samisk kultur og næringsutøvelse</u> Planlagt utbygging av parsell 15, langs E10, ved Evenes flyplass vil berøre Grovfjord reinbeitedistrikt. Det vil også kunne berøre nærliggende jordbruk som kan ansees som samisk i dette området. Sametinget ber om at Statens vegvesen utreder for konsekvensene utbyggingen vil ha for reindriften og eventuelt jordbruket i det omsøkte området.	<u>Samiske kulturminner</u> Tas til orientering <u>Naturgrunnlaget for samisk kultur og næringsutøvelse</u> Tas til følge Grovfjord reinbeitedistrikt er varslet, og er i egen e- post forespurt eget møte. Det vises også til tidligere konsekvensutredninger under planprosessen med statlig reguleringsplan for E10/ rv. 83/ rv. 85 Hålogalandsvegen, vedtatt 20.07.2017.
20/41041 – 12	05.05.2020 NVE	NVE har en merknad til den foreslåtte utvidelsen i Osmarka, på sørsiden av eksisterende E10. Det er lagt opp til en relativt omfattende utvidelse som i sin helhet ligger innenfor nedbørsområdet til det verna vassdraget Laksåga. Tiltaket omfatter deler av Gamelva/Stillelva som er en del av det verna vassdraget. NVE viser til intensjonene i Rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag (RPR), der det er ønskelig at 100 metersonen langs hovedvassdraget og en 50 metersone langs sidevassdragene ivaretas. Det kan se ut som om intensjonene i RPR kan bli vanskelig å oppfylle i dette område og de anbefaler derfor at tiltaket flyttes vekk fra nærområdet til vassdraget. NVE mener at tiltaket som minimum bør trekkes 50 meter bort fra vassdragsstrengen.	Tas til følge Kontrollplass for tyngre kjøretøyer er tatt ut av planprosjektet

12 Vedlegg

1. Reguleringsplankart, datert 30.06.2021, revidert 15.11.202, vedtatt 14.12.2021
2. Reguleringsplanbestemmelser, datert 30.06.2021, revidert 15.11.2021, vedtatt 14.12.2021
3. Tegningshefte, datert 22.06.202, revidert 15.11.2021, vedtatt 14.12.2021
4. Rapport fra ROS-analyse, datert 26.03.2020
5. Formingsveileder Hålogalandsvegen, datert mars 2016
6. Konsekvensutredninger Hålogalandsvegen
7. Notat Klimagass Myr, datert 01.11.2021
8. Rapport Merknadsbehandling, datert 15.11.2021



Statens vegvesen Utbyggingsområde nord, E10
Hålogalandsveien

firmapost-nord@vegvesen.no