



Statens vegvesen

PLANPROGRAM E10 FLAKSTAD KOMMUNE



Statens vegvesen

E10 Nappstraumen - Å

Flakstad

Flakstad kommune

Utbygging
Midtre Hålogaland
13.12.2024

FORORD

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

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

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

Informasjon om planarbeidet er å finne på nettsiden til prosjektet:

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

Kontaktperson i Statens vegvesen er:

- Thore Jensen, planleggingsleder; telefon 91 79 33 91 eller e-post thore.jensen@vegvesen.no

Kontaktperson i Flakstad kommune er:

- Lena Hansson, rådmann, telefon 959 49 719 eller e-post Lena.hansson@flakstad.kommune.no

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

Tabell 1. Endringer i planprogrammet etter offentlig ettersyn.

Nr.	Kapittel	Endring/tillegg	Kommentar
1	Flere	Språklige endringer for å tilpasse dokumentet fra offentlig ettersyn til fastsettelse.	
2	Forord	Endret for tilpasning fra offentlig ettersyn til fastsettelse.	
3	1 og 3.2	I Flakstadpollen er det tatt inn et nytt alternativ. Det er lagt inn anbefaling av alternativ i Flakstadpollen. Prosjektet vil søke om styringsmål.	
4	3.3.2	Endrede effektmål for prosjektet.	
5	4.3	Det er lagt inn et tillegg om regionale føringer.	Nordland fylkeskommune
6	5.1	I Flakstadpollen er det tatt inn et nytt alternativ.	
7	5.2	Det er lagt inn anbefaling av alternativ i Flakstadpollen.	
8	5.6.1	Det er lagt inn at temaet havnivåendring/stormflo inngår i risiko- og sårbarhetsanalysen.	Nordland fylkeskommune
9	5.6.7	Arealbruksendringer og lokale og regionale virkninger er tatt inn som tema.	Grunneier/ privatperson
10	6.1	Endring i framdrift.	
11	6.2	Endring i tidsplan for planprosessen.	

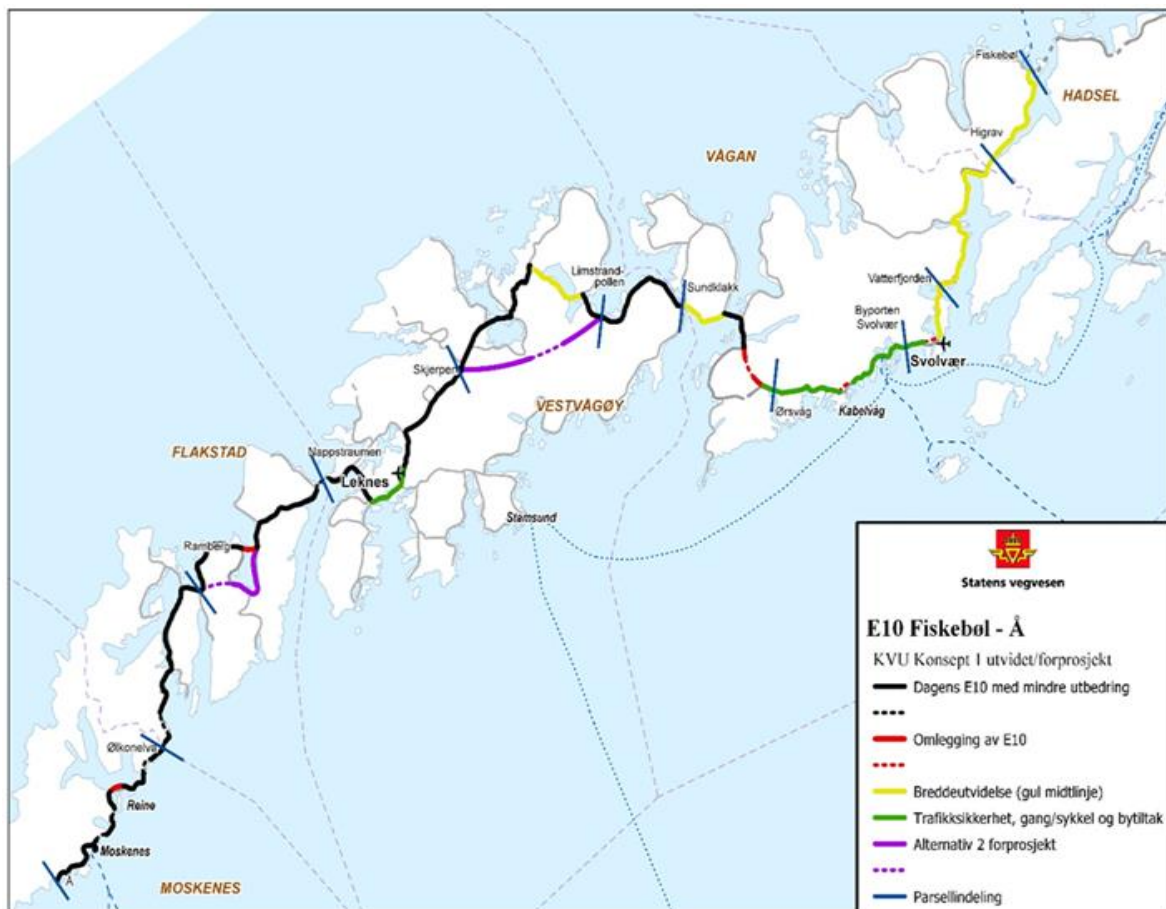
INNHold

1 INNLEDNING	7
2 PLANPROGRAM	11
2.1 Hva er et planprogram	11
2.2 Formålet med planprogrammet	11
3 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET	12
3.1 Bakgrunn for planarbeidet	12
3.2 Tiltak som skal bli regulert	13
3.2.1 Landskapsbilde	16
3.2.2 Friluftsliv/by- og bygdeliv	16
3.2.3 Naturmangfold	17
3.2.4 Kulturarv	17
3.2.5 Naturressurser	17
3.2.6 Fareområder	17
3.2.7 Karbonrike arealer	17
3.3 Målsetting for planarbeidet	18
3.3.1 Samfunns mål	18
3.3.2 Effektmål	18
3.4 Valg av vegstandard	18
3.4.1 Transportanalyse/trafikkutvikling	19
4 RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET	21
4.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging	21
4.2 Nasjonal transportplan	21
4.3 Regionale føringer	23
4.4 Planstatus for området	23
5 UTREDNINGSTEMA OG PROBLEMSTILLINGER	24
5.1 Alternativer som er utredet	24
5.2 Valg av alternativ som skal reguleres	25
5.3 Konsekvensutredninger	26
5.3.1 Friluftsliv/by- og bygdeliv	27
5.3.2 Naturmangfold	27
5.3.3 Landskapsbilde	28
5.3.4 Kulturarv	29

5.4 Metode	30
5.5 Prissatte konsekvenser	32
5.5.1 Samfunnsøkonomisk nytte	32
5.5.2 Klimagassutslipp	33
5.6 Tema som skal behandles i planbeskrivelsen	33
5.6.1 Risiko og sårbarhet	33
5.6.2 Grunnforhold	33
5.6.3 Støy og luftkvalitet	33
5.6.4 Naturressurs – landbruk og øvrige.....	33
5.6.5 Trafikksikkerhet, trafikale virkninger og framkommelighet	34
5.6.6 Klimagassutslipp	34
5.6.7 Andre aktuelle tema	34
6 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING	35
6.1 Planprosess	35
6.2 Gjennomføring og framdrift.....	36
6.3 Medvirkning	36
7 VEDLEGG	38

1 INNLEDNING

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



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

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for skredsikring og økt framkommelighet for de mest kritiske punktene av E10 gjennom Flakstad.

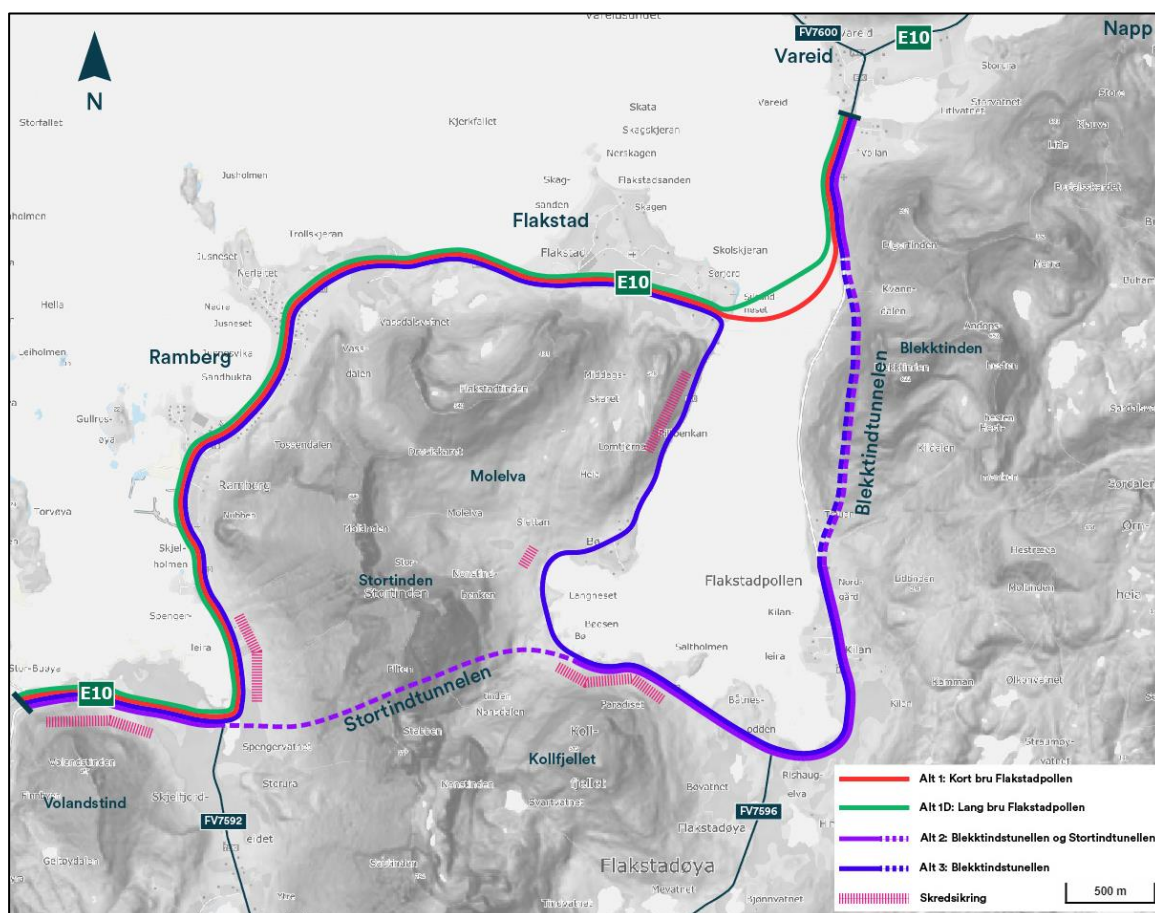
Etter høringen er merknader til planprogrammet oppsummert og vurdert av Statens vegvesen (vedlegg 1). Merknader og justert planprogram med Statens vegvesens anbefaling om alternativ for Flakstadpollen og øvrige tiltak er oversendt til Flakstad kommune for fastsetting.

Statens vegvesen har etter offentlig ettersyn arbeidet med alternativsvurdering i Flakstadpollen.

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

Det største tiltaket gjennom Flakstad vil være trase forbi eller over Flakstadpollen. De aktuelle alternativene er framkommet gjennom forprosjekt, skredvurderinger og tilbakemeldinger i folkemøte på Ramberg mai 2022. Videre optimalisering, etter offentlig ettersyn, har i tillegg ført til et nytt alternativ på strekningen (alternativ 1D). De vurderte alternativene er:

- Alternativ 1 – kort bru Flakstadpollen
- Alternativ 1D – lang bru Flakstadpollen
- Alternativ 2 – Blekkintundnelen og Stortindtunnelen
- Alternativ 3 – Blekkintundnelen

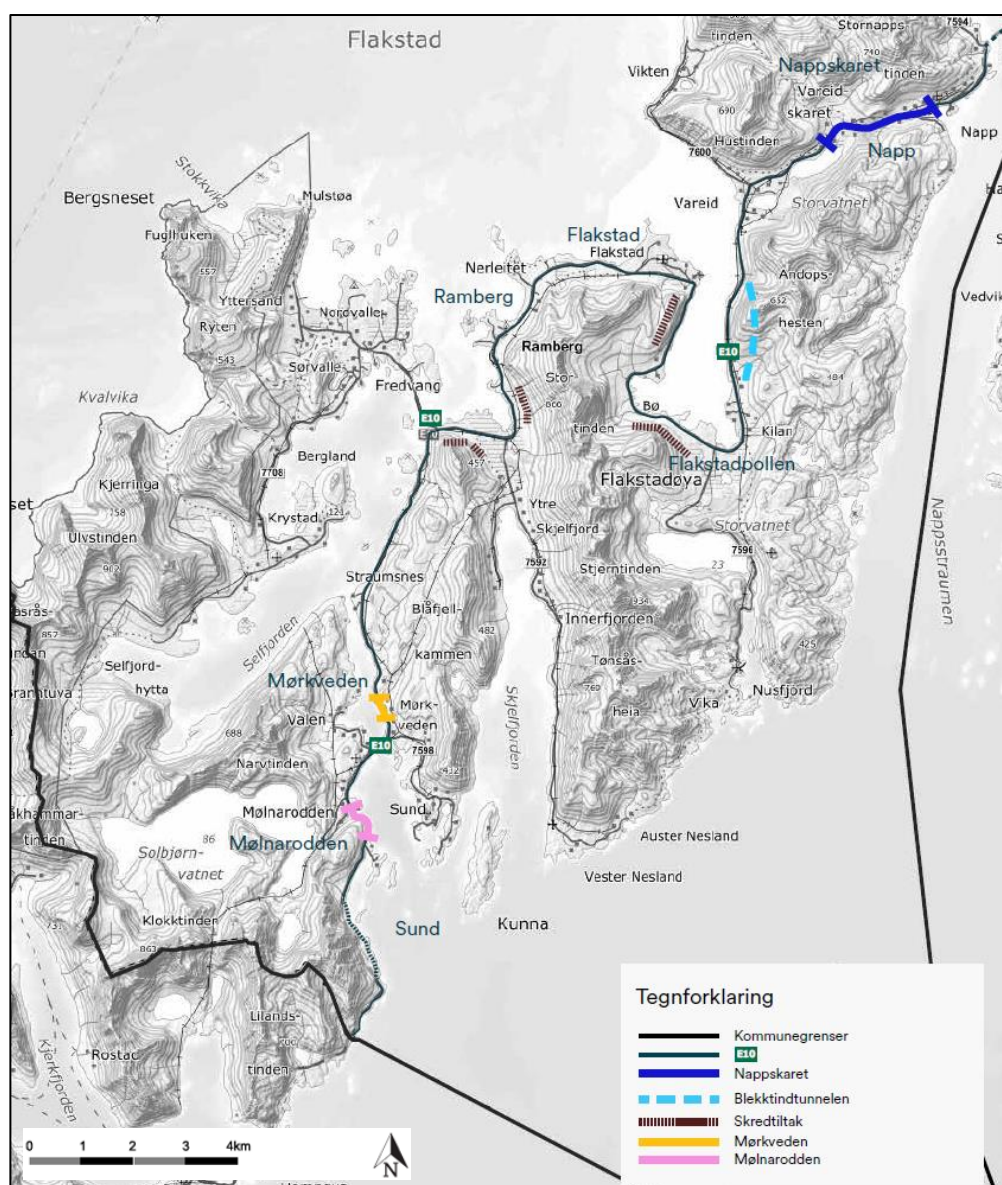


Figur 2: Kartet viser de fire alternativene som er vurdert ved Flakstadpollen.

Vurderingen om valg av alternativ er dokumentert i rapporten *Alternativsvurdering av traseer Flakstad* (vedlegg 3). Alternativanalysen er gjennomført med utgangspunkt i metoden for konsekvensanalyse etter håndbok V712. Det er imidlertid gjort overordnede vurderinger for enkelte temaer.

Etter en samlet vurdering er det anbefalt at alternativ 3 Blekkfjordtunnelen danner grunnlag for videre arbeid med utarbeiding av reguleringsplan. Alternativet kommer best ut på både prissatte virkninger og ikke-prissatte konsekvenser. På tilleggsvurderinger og måloppnåelse er det alternativ 2 Blekkfjordtunnelen og Stortindtunnelen som er det beste alternativet. Alternativ 3 Blekkfjordtunnelen muliggjør en eventuell framtidig realisering av Stortindtunnelen.

For øvrig vil prosjektet regulere punktutbedringer på Mølnerodden og Mørkveden, og en mer trafikksikker løsning for gående og syklende på østlig del av Nappskaret.



Figur 3: Kartet viser tiltakene som skal bli regulert i Flakstad kommune.

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

Flakstad kommune er planmyndighet for strekningen som nå skal reguleres. Det er Statens vegvesen som la planprogram ut til offentlig ettersyn og høring, men det er politikerne i Flakstad kommune som skal fastsette planprogrammet og vedta valg av alternativ som skal reguleres.

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

2 PLANPROGRAM

2.1 Hva er et planprogram

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

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

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

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

2.2 Formålet med planprogrammet

Formålet med planprogrammet er å:

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

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

3 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET

3.1 Bakgrunn for planarbeidet

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

KVV E10 Fiskebøl – Å, ble behandlet av regjeringen 19.08.2015. Det ble besluttet at E10 skal bygges ut etter Konsept 1, mindre utbedringer. Samferdselsdepartementet besluttet noen tillegg til konsept 1, omtalt som konsept 1 – utvidet. Det utvidede konseptet innebærer i tillegg tiltak i og rundt byområdene, omlegging med tunnel gjennom Lyngværfjellet og gul midtlinje på strekningen Fiskebøl – Leknes.

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

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

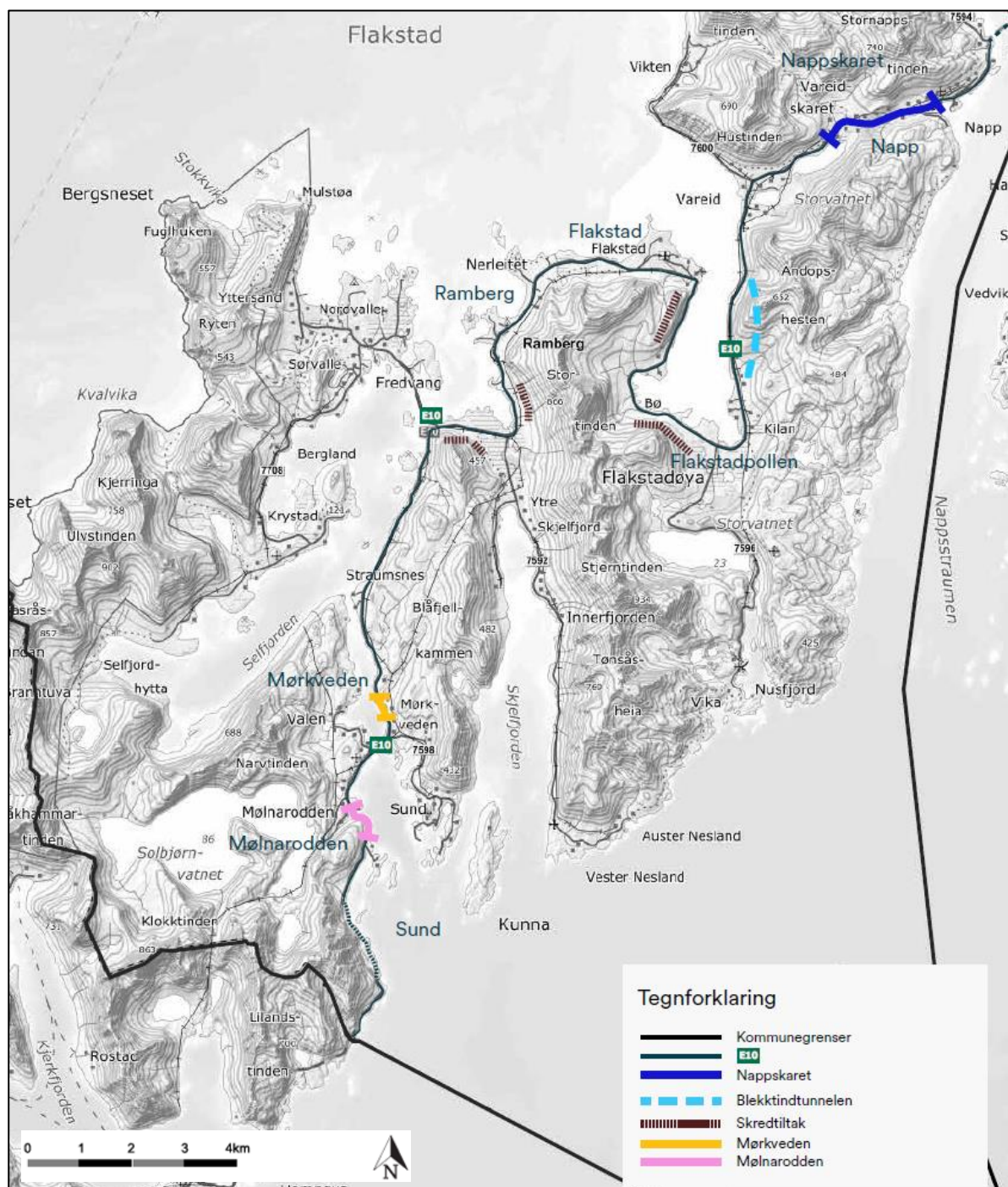
I 2021 og 2022 har Statens vegvesen jobbet med forprosjekt for å på en best mulig måte fordele midlene som nå foreligger for strekningen. Det er dette forprosjektet som danner grunnlag for både planprogram og planområdet i Flakstad kommune.

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

3.2 Tiltak som skal bli regulert

Tiltak som skal bli regulert på E10 gjennom Flakstad er punktutbedringer ved Mølnerodden og Mørkveden, skredsikker passering av Flakstadpollen, samt trafikksikkerhetstiltak i Nappskaret.

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



Figur 4: Delstrekningene av E10 gjennom Flakstad kommune som skal reguleres i prosjektet.

Mølnarodden

Utbedringen ved Mølnarodden består av ca. 550 meter med siktutbedring, breddeutvidelse, utfylling, etablering av kulvert og oppretting av veggen.

Mørkveden

Utbedringen ved Mørkveden består av ca. 330 meter med siktutbedring, breddeutvidelse, utfylling, kulvert og oppretting av veggen.

Trafikksikkerhetstiltak i Nappskaret

Prosjektet skal vurdere trafikksikkerhetstiltak på vegstrekningen nærmere. Endelig omfang og utstrekning av tiltak er ikke avklart og må vurderes nærmere i plan- og utredningsprosessen. Økonomisk rammeverk er avgjørende for valg og anbefaling av tiltak.

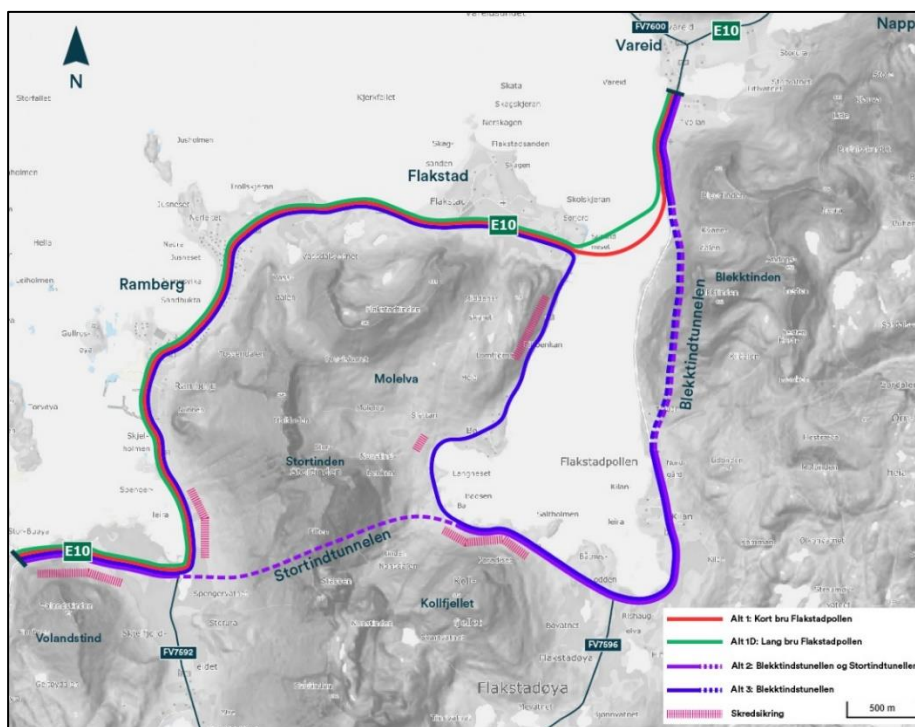
Skredvoller

På vegstrekningen er det planlagt skredvoller ved Paradiset, Bøfjellet, Spengerleira og Vollandstinden, og uttak av skredmagasin ved Bøpollen.

Skredsikring forbi Flakstadpollen

I planprogrammet til offentlig ettersyn var det gitt tre alternativer som skulle bli vurdert for passering av Flakstadpollen. Videre optimalisering har i tillegg ført til et nytt alternativ på strekningen (alternativ 1D). De fire alternativene for skredsikring er:

- Alternativ 1 – kort bru Flakstadpollen
- Alternativ 1D – lang bru Flakstadpollen
- Alternativ 2 – Blekktindtunnelen og Stortindtunnelen
- Alternativ 3 – Blekktindtunnelen



Figur 5: Alternativene forbi Flakstadpollen og Ramberg.

Vurderingen om valg av alternativ er dokumentert i rapporten *Alternativsvurdering av traseer Flakstad* (vedlegg 3). Alternativanalysen er gjennomført med utgangspunkt i metoden for konsekvensanalyse etter håndbok V712. Det er imidlertid gjort overordnede vurderinger for enkelte temaer:

- De prissatte virkningene er vurdert på et overordnet nivå for temaene investeringskostnad, nytte og klimagassutslipp.
- For de ikke- prissatte konsekvensene er det gjennomført konsekvensutredning av temaene landskapsbilde, friluftsliv/by- og bygdeliv, naturmangfold og kulturarv etter håndbok V712. Fagtema naturressurser er vurdert på et overordnet nivå.
- Vurdering av måloppnåelse er vurdert ut fra samfunns- og effektmålene til prosjektet.
- Det er gjennomført tilleggsanalyser av arealbruksendringer og andre lokale og regionale virkninger samt reiseopplevelse.

Etter en samlet vurdering er det anbefalt at alternativ 3 Blekktindtunnelen danner grunnlag for videre arbeid med utarbeiding av reguleringsplan. Alternativet kommer best ut på både prissatte virkninger og ikke-prissatte konsekvenser. På tilleggsvurderinger og måloppnåelse er det alternativ 2 Blekktindtunnelen og Stortindtunnelen som er det beste alternativet. Alternativ 3 Blekktindtunnelen muliggjør en eventuell framtidig realisering av Stortindtunnelen.

Alternativ 1 Kort bru Flakstadpollen medfører vesentlig utfylling i sjø ved terskelen i Flakstadpollen. Selv om det foreligger rapport om konsekvens av alternativet for naturmangfold i sjø er det fortsatt usikkerhet og dermed risiko knyttet til virkningen av betydelig utfylling i sjø ved Silsandneset. Risikoen er knyttet både til anleggsfase og permanent fase. For anleggsfase er risiko i hovedsak knyttet til gjennomføringsmetode med tilførsel av andre partikkelfraksjoner enn de naturlige for sjøarealene her og hvordan det marine liv vil respondere på dette. For permanent fase er risiko i knyttet til manglende kunnskap om hvordan effekt på forekomst av sil vil være for endrede strøm og sedimentforhold ved Silsandneset og de nære områdene. Sil er viktig føde for både fisk og fugl som søker næring i Flakstadpollområdet. Sil er videre svært selektiv på habitatet, både med tanke på partikkelstørrelse og oksygeninnhold, salinitet og temperatur.

Tapet av arealer som er viktig for naturmangfold gjør at Statsforvalteren uttaler seg kritisk til alternativ 1 i merknaden ved offentlig ettersyn av planprogrammet. I tillegg skriver Statsforvalteren at de forventer store negative virkningene for landskapstypen "Nedskåret fjordlandskap" er med på å underbygge dette. Fiskeridirektoratet forbeholder seg retten til å fremme innsigelse til alternativ 1 da det i størst grad berører deres ansvarsområde.

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

3.2.1 Landskapsbilde

Flakstad kommune ligger, som Moskenes kommune, i underregionene 31.1 Vest-Lofotens ytterside og 31.2 Vest-Lofotens innerside, i NIJOS' Beskrivelse av Norges 45 landskapsregioner. Landskapsregionen er karakterisert ved ekstrem tindefjell- og botntopografi, så kraftig gjennomskåret av fjorder og sund at landflikene så vidt henger sammen. Fjellene står rett i havet. Lofotveggen er et ikon kjent langt ut over landets grenser.

Oppe i tindelandskapene ligger små og dype botntjern omgitt av steile fjell, mens mer moderate hei- og smådaler har vann med lav senkning og flatere strandbredder.

Regionen er betydelig kulturpåvirket og har en jevn bosetting av gårder og fiskevær. Særlig kjent er Nusfjord og Sund på innersiden.

Mot øst ses den kraftfulle Vestfjorden, mot vest Norskehavet. Nappstraumen danner grensen mellom kommunene på Flakstadøya og Vestvågøya.

Det er mange severdige destinasjoner i Flakstad kommune: Mange kritthvite sandstrender på yttersida, turkisfarget vann, surfebølger i Kvalvika og ved rasteplassen i Flakstad. Flere ulike tettsteder og fiskevær gir fin variasjon. Det værharde og eksponerte Flakstad og det mer beskyttede indre Flakstadpollen med aktivt landbruk. Flakstadøya bugner av sterke sanseintrykk.

3.2.2 Friluftsliv/by- og bygdeliv

Flakstad kommune har et bratt tindelandskap med en smal landstripe langs kysten. Sør i kommunen går E10 dels i tunnel, dels langs foten av bratte fjell. Her er det lite bebyggelse og få stier/turruter. Parkering på nordsiden av Fjøsaldaltunnelen er utgangspunkt for tur til Okstinden. Den kritthvite Rambergstranda i Jusnesvika er en attraksjon og et mye brukt friluftsområde. Ved tettstedet Ramberg er strandflaten dypere og på nordsiden av Vassdaltinden er det et stort stinett som binder sammen Ramberg og Flakstad. Det er også sammenhengende, hvite strender ved Flakstad, og et stort stinett og gode turmuligheter rundt Nappskaret nordøst i kommunen. Fra Kilan er det mulig å gå tre topper på en tur, hhv. Blekketind, Andropshesten og Digertind, ned Kvanndalen og tilbake til utgangspunktet langs E10. Det er også sti til Nusfjord herfra, og mulighet for turer til Fisken, Nesheia, Moltinden og Hestræva. Det er et skitrekk ved Hanspettersletta i Nappskaret, parkeringsplassen ligger ved E10. Dette er også et populært startpunkt for fjellturer til Hustinden og Stornappstinden. Det er tilrettelagt parkering både på vest- og østsiden av Nappstraumtunnelen. Fra vestsiden kan en gå til Stornappstinden, og det ligger en rekke strender i området. Der E10 krysser strauver er det populært å fiske fra veggen.

3.2.3 Naturmangfold

De største naturverdiene i Flakstad kommune er knyttet til de nære sjøområdene med store skjellsandforekomster og pollsystemer, samt et rikt mangfold av sjøfugl. I tillegg er strandflatene med dyrka mark, sanddyneforekomster, myrer og tjern viktig for vadefugl, både som hekkeområder og rasteplasser under vår- og høsttrekk. De største verdiene langs aktuell trasé er ved Flakstad, Flakstadpollen og Spengerleira.

3.2.4 Kulturarv

Flakstad kommune innehar mange kulturverdier. På Voland (Spengerleira), vest for Ramberg, ligger et stort kulturmiljø bestående av et helhetlig gårdsanlegg fra eldre jernalder uten moderne inngrep i form av senere jordbruksaktivitet. Dette er spesielt sjeldent og gir dette området stor verdi. Tettstedsbebyggelsen på Ramberg ligger i et område med kulturverdier med stor tidsdybde, bl.a. graver fra jernalder, en gårdshaug fra middelalder, Friisgården fra siste halvdel av 1700-tallet og en sammensatt bebyggelse fra 1800-tallet og frem til i dag. Flakstad kirkested er et kulturmiljø bestående av den tømrede korskirken fra 1780, prestegården fra 1936, kirkestue og stabbur fra 1800-tallet og fjøsbygning fra 1900-tallet. Kirken er av Riksantikvaren listeført som verneverdig. Napp er et fiskerimiljø fra vår nære fortid. I en avstikker fra E10 innerst i Flakstadpollen ligger Nusfjord som er et fiskevær på UNESCOs verdensarvliste.

3.2.5 Naturressurser

Flakstad kommune har relativt lite landbruksareal og lite av det vil bli berørt av E10. Det er heller ikke registrert vesentlige andre landbaserte naturressurser som vil bli berørt av tiltak på E10.

3.2.6 Fareområder

Store deler av E10 gjennom Flakstad er skredutsatt.

3.2.7 Karbonrike arealer

Beslag av karbonholdige arealer som skog, myr og dyrkamark fører til klimagassutslipp. Det er noen myrområder rundt flakstadveien ved Kilan og Båtnesdodden, Flakstad og ved Spengerleira. Det er lite skogområder som blir berørt av E10, men det er et område med middels bonitet mellom E10 og digertinden og Blekkinden. Ved Kiland, Bø og Flakstad og mellom Jusneset og Ramberg er det områder med jordbruksareal.

3.3 Målsetting for planarbeidet

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

Målene er definert som:

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

Disse overordnede målene er styrende for alle prosjekt.

3.3.1 Samfunns mål

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

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

3.3.2 Effektmål

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

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

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

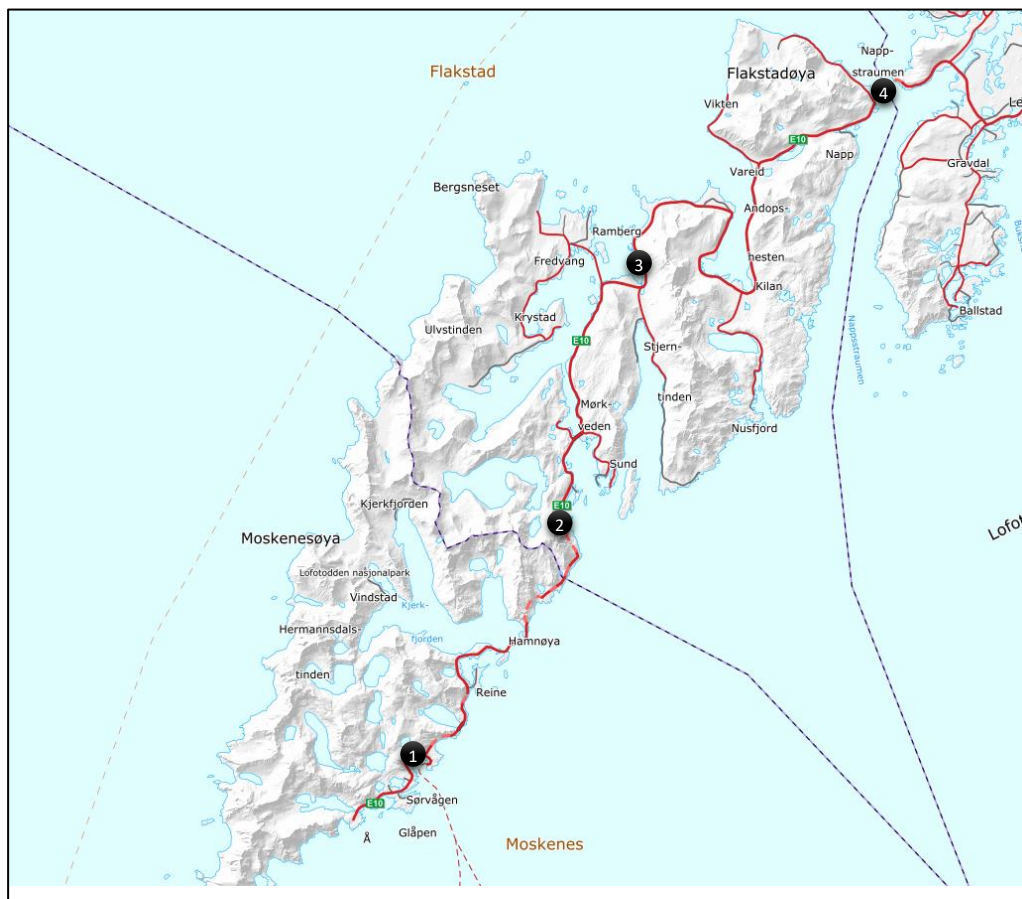
3.4 Valg av vegstandard

Dimensjoneringsklasse for Nappstraumen – Å vil være:

- Hø1 Utbedringsstandard (ÅDT mindre enn 4000, fartsgrense 80 km/t).
- Utbedringsstandard gir hovedsakelig vegbredde 6,5m.
- For alternativet med bru og fylling over Flakstadpollen brukes 7,5m vegbredde.
- Tunneler skal utformes med tunnelprofil T9,5.

3.4.1 Transportanalyse/trafikkutvikling

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



Nr.	Tellepunkt	ÅDT	Høst	Sommer	Vinter	Vår
1	E10 Moskenes x mot Å	1 340	998	2 506	735	1 021
2	FJØSDALEN	1 380	798	2 354	506	809
3	E10 Ramberg	1 970	1 509	3 318	1 122	1 560
4	NAPPSTRAUMEN TUNNEL	2 190	1 771	3 396	1 394	1 786

For framskrevne trafikktall er det brukt gjeldende fylkesindeks for Nordland fylke.

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

Forventet trafikk i 2030 og 2050 i tellepunktene.

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

4 RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET

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

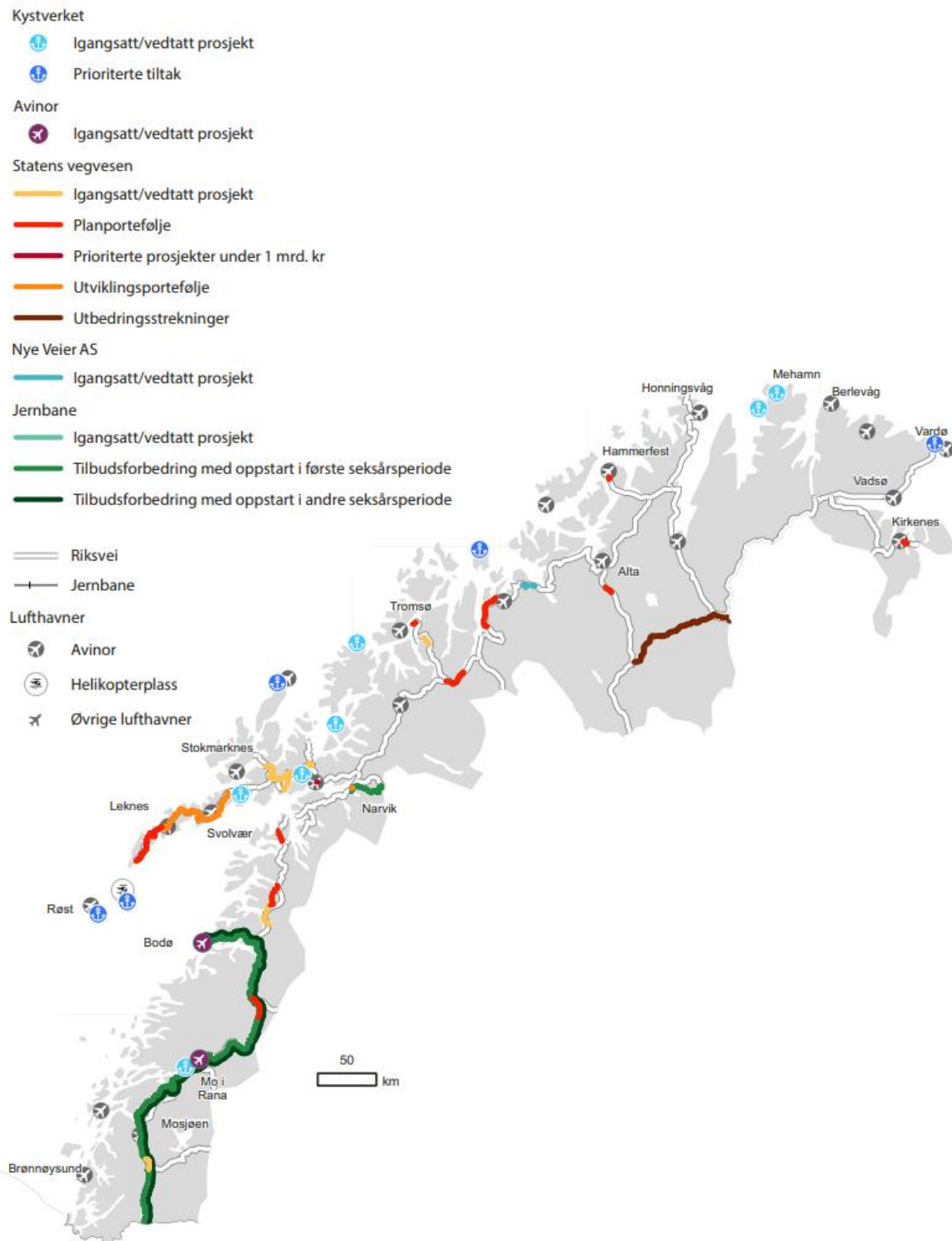
4.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

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

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

4.2 Nasjonal transportplan

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



Figur 6: Store samferdselsprosjekter i nordre del av Nord-Norge.

4.3 Regionale føringer

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

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

4.4 Planstatus for området

I kommuneplanens arealdel fra 2010 er planstrekningen i all hovedsak satt av til LNFR områder (landbruk, natur, friluftsliv, reindrift). Store deler av eksisterende veg er dessuten avsatt med hensynssone for skredfare.

Flakstad kommune har igangsatt arbeid med kommunedelplan for naturmangfold og det foreligger et høringsutkast av denne. Høringsutkast og en ev. vedtatt plan vil både gi prosjektet et godt kunnskapsgrunnlag, samt kunne legge føringer for valg av løsninger og ev. avbøtende tiltak.

Berørte reguleringsplaner er:

- Napp – Osen (under behandling)
- Ramberg sentrum (under behandling)
- Napp sentrum (under behandling)
- Mølnerodden (vedtatt 05.02.2019)

5 UTREDNINGSTEMA OG PROBLEMSTILLINGER

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

5.1 Alternativer som er utredet

Statens vegvesen har utarbeidet et forprosjekt for E10 gjennom Lofoten basert på vedtatte KVVU og midler som er bevilget. I forprosjektet ble det vurdert ulike alternative vegtraséer mellom Flakstadpollen og Spengerleira.

Basert på vurderinger av alternativer i forprosjekt og vurderinger av skredsituasjonen ved Blekkfjorden, er det tre aktuelle alternativer ved Flakstadpollen som utredes i planprogramfasen, i tillegg til øvrige tiltak som punktutbedringer og skredsikring med voller, magasin og overvåking. Videre optimalisering, etter offentlig ettersyn, har i tillegg ført til et nytt alternativ på strekningen (alternativ 1D).

De aktuelle alternativene mellom Flakstadpollen og Spengerleira er:

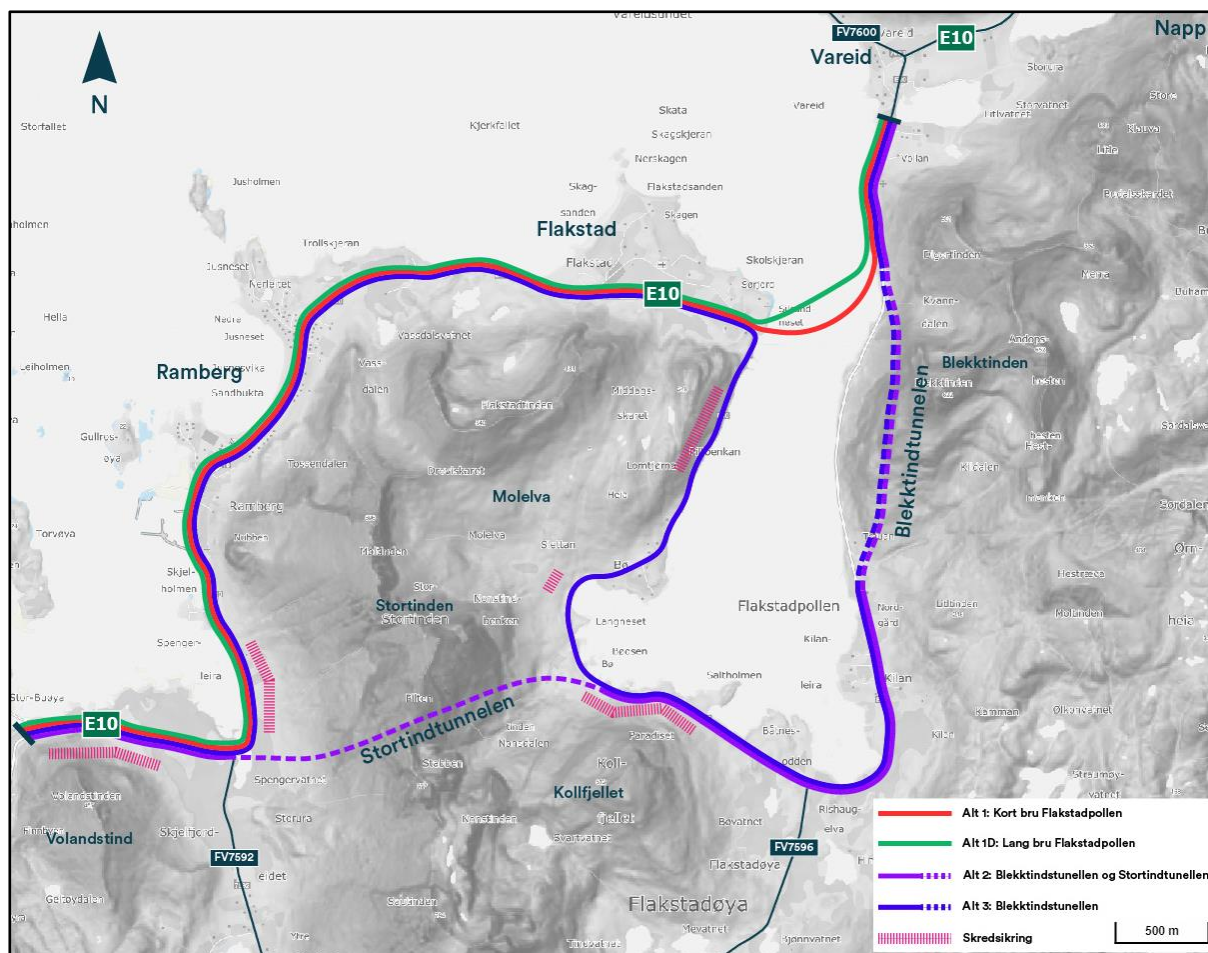
- Alternativ 1 – kort bru Flakstadpollen
- Alternativ 1D – lang bru Flakstadpollen
- Alternativ 2 – Blekkfjordtunnelen og Stortindtunnelen
- Alternativ 3 – Blekkfjordtunnelen

Alternativ 1 er veglinje på fylling og kort bro over Flakstadpollen. Alternativet vil medføre behov for masser for å kunne fylle ut i pollen og vil tilpasse seg eksisterende vegnett på begge sider av pollen. Det er lagt inn et større masseuttak ved Silsandneset, utvidede skredmagasin ved Paradiset og en kombinasjon av skjæring og skredgrøft ved Bøfjellet for å skaffe tilstrekkelige masser til sjøfylling og skredvoller ved Vollandstind. Alternativet medfører forkorting av avstanden mellom Leknes og Moskenes fergekai, og vegtraseen er lagt utenfor de mest skredutsatte områdene.

Alternativ 1D er veglinje på lang bru over Flakstadpollen. Alternativet vil ikke medføre behov for masser, og vil tilpasse seg eksisterende vegnett på begge sider av pollen. Alternativet medfører innkorting av avstanden mellom Leknes og Moskenes fergekai, og vegtraseen er lagt utenfor de mest skredutsatte områdene.

Alternativ 2 medfører utbygging av to tunneler. Den første vil gå gjennom Blekkfjorden og den andre gjennom Stortinden. Alternativet gir store overskuddsmasser som blant annet kan benyttes til skredsikring langs eksisterende vegnett i dagen. Alternativet medfører forkorting av avstanden mellom Leknes og Moskenes fergekai, og vegen legges i tunnel forbi de mest skredutsatte områdene.

Alternativ 3 medfører utbygging av tunnel gjennom det mest skredutsatte partiet: Blekkinden. Alternativet gir overskuddsmasser som blant annet kan benyttes til skredsikring langs eksisterende vegnett i dagen. Alternativet medfører ikke forkorting av avstanden mellom Leknes og Moskenes fergekai, og vegen legges i tunnel forbi det aller mest skredutsatte området.



Figur 7: De vurderte alternativene mellom Flakstadpollen og Spengerleira.

0 – Alternativet

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

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

5.2 Valg av alternativ som skal reguleres

Statens vegvesen har utredet de fire alternativene for å kunne sammenligne disse mot hverandre, både i forhold til kostnader og øvrige konsekvenser de ulike alternativene har. Sammenligningen er basert på flere kriterier, der økonomi og konsekvenser knyttet til landskap og miljø var viktige kriterier for å kunne komme til en konklusjon.

Prosjektet har en avklart økonomisk ramme, og dette var førende for valg av løsning. Dette betyr at de ulike alternativene er vurdert opp mot hverandre mht. investeringskostnader.

Alternativene er også vurdert opp mot hverandre iht. metodikk for konsekvensutredninger. Spesielt forhold knyttet til landskap og naturmiljø vil ha ulike konsekvenser ved de ulike alternativene, og disse er sammenstilt og vurdert.

Effektmålene og samfunnsmålene er lagt til grunn for nærmere vurderinger av de ulike alternativene. Grad av måloppnåelse og målkonflikter er drøftet for de fire alternativene, og alternativene er rangert etter de oppgitte målene.

Ved anbefaling av alternativ har Statens vegvesen tydeliggjort hvilke kriterier som har veid tyngst, og hvorfor. Dokumentasjon er lagt ved planprogrammet (vedlegg 3) når det legges fram til politisk behandling, slik at Statens vegvesen får et styrende politisk vedtak for videre planlegging og prosjektering. Etter en samlet vurdering er det anbefalt at alternativ 3 Blekkvindtunnelen danner grunnlag for videre arbeid med utarbeiding av reguleringsplan. Det vises til kapittel 3.2 for beskrivelse av metode og begrunnelse for anbefalt alternativ.

5.3 Konsekvensutredninger

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

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

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

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

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

5.3.1 Friluftsliv/by- og bygdeliv

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

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

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

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

Konfliktpotensial

Rambergstranda ligger parallelt med og tett på E10. Parkering er en utfordring for utøvelse av friluftsliv.

Kunnskapsgrunnet vurderes å være tilstrekkelig.

5.3.2 Naturmangfold

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

Naturmangfold skal utredes med vekt på naturtyper, landskapsøkologiske trekk og arter på norsk rødliste for arter 2021 med truet status (NT) og sjeldnere (VU, EN, CR). Det skal samles tilstrekkelig informasjon til å oppfylle naturmangfoldlovens §8 om kunnskap, både med tanke på verdier og inngrepets påvirkning.

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

Kunnskap innhentes ved:

- Gjennomgang av eksisterende kunnskap (i databaser, hos forvaltningsmyndigheter etc.)
- Nærmere feltundersøkelser/befaringer og dokumentasjon av kjente naturverdier
- Kontakt med Statsforvalteren for opplysninger som ikke ligger i offentlige baser
- Kontakt med kommunen og lokalkjente som kan ha supplerende opplysninger om naturmangfold i planområdet, herunder lokalforening av Birdlife Norge

Det skal vurderes behov for nye kartlegginger, spesielt med tanke på fugl og marint miljø (Flakstadpollen). Retningslinjer som gir føringer for utredning og planlegging:

- Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven)
- Den europeiske landskapskonvensjonen
- EUs Vannrammedirektiv og Vannforvaltningsforskriften

Konfliktpotensial

Dersom en følger dagens trasé ved Spengerleira vil det være minimale konflikter her. For Flakstad og Flakstadpollen er det større usikkerhet rundt konsekvensen av tiltaket. Både kryssing med fylling og bru over Flakstadpollen og alternativer med skredsikring av dagens veg i kombinasjon med tunneler her krever undersøkelser, utredninger og kostnadsberegninger som styrker kunnskapsgrunnlaget. Deponeringsbehov og masseuttak kan føre til konflikter, avhengig av hvilket alternativ som velges.

5.3.3 Landskapsbilde

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

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

Kategorier for registreringer kan være:

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

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

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

Reiseopplevelse inngår også i vurderingen av landskapsbilde.

Konfliktpotensial

Området har stort konfliktpotensial. Flakstadpollen fremstår som et dramatisk landskap med alt hva man kan ønske seg i Lofoten: Høyreiste fjell som stuper i havet, sandstrender med turkisfarget vann, spredte gårder, sauer som beiter i liene, elver og vann. Pollen, eller fjorden, er spesielt sårbar for større inngrep i strandsonen. En moderne veg gir store inngrep som vil endre (forringe) karakteren i fjordlandskapet.

Kunnskapsgrunnet for landskapsbildet vurderes til å være noe mangelfullt.

Konsekvensene for landskapet som følge av tunneler gjennom Blekkinden og Stortinden vil belyses grundig i reguleringsplanfasen. Påhuggsområder vil innebære tiltak i urørt natur.

5.3.4 Kulturarv

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

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

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

Konfliktpotensial

Det foreligger konfliktpotensial med kulturmiljøene på Voland, Ramberg og Flakstad kirkested. De største konfliktene kan sannsynligvis unngås ved å hensynta kulturminnene i planleggingen.

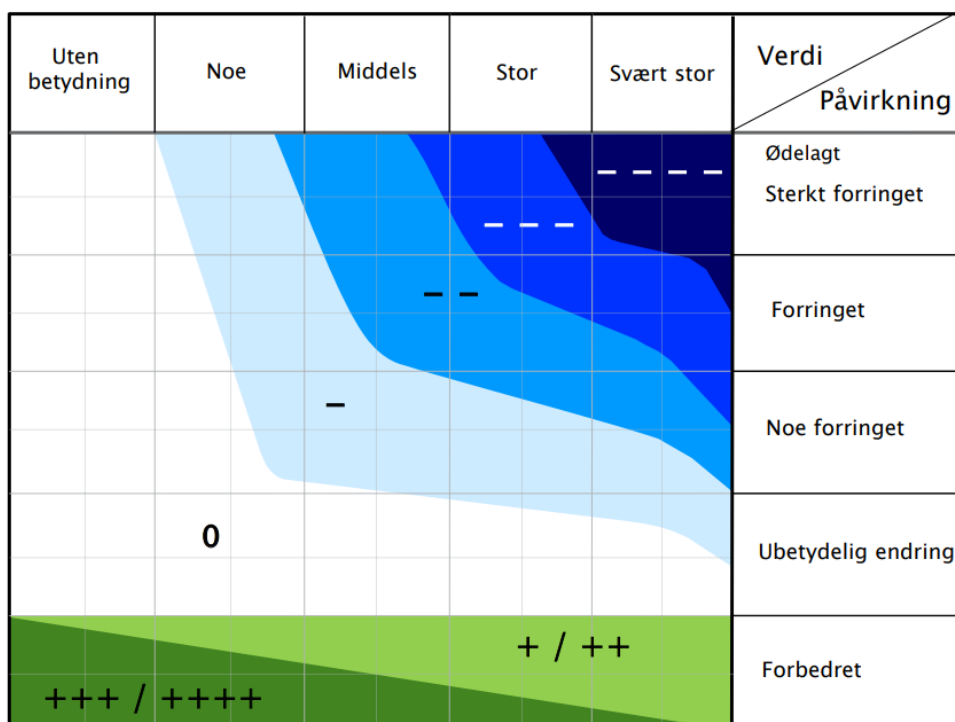
5.4 Metode

Følgende ikke-prissatte tema skal utredes:

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

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

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



Figur 8: Figuren viser konsekvensvifta (kilde: Statens Vegvesen. Håndbok V712)

Samlet vurdering

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

Eventuelle avbøtende tiltak vurderes og foreslås.

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

Figur 9: Tabellen viser skala og veiledning for konsekvensvurderinger av delområder (kilde: Statens Vegvesen. Håndbok V712)

5.5 Prissatte konsekvenser

5.5.1 Samfunnsøkonomisk nytte

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

Nytte-/kostnadsanalysen gjennomføres med bruk av beregningsprogrammet EFFEKT.

Det skal utarbeides kostnadsoverslag for samtlige alternativ, og for hele strekningen E10 Napp – Å. Utarbeidelse og kvalitetssikring av kostnadsoverslag skal skje i henhold til «håndbok R764, Anslagsmetoden, utarbeidelse av kostnadsoverslag». Ved utarbeidelse av kostnadsoverslag vil det bli satt ned en kostnadsgruppe internt i Vegvesenet som skal bestå av flere personer med faglig kompetanse på de felt de ulike alternativene vil omfatte. Det er utviklet et eget dataprogram, ANSLAG, som verktøy for beregningene.

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

Trafikant og transportbrukernytte

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

Operatørnytte

- Kollektivselskaper
- Parkeringselskaper
- Bompengeselskaper
- Andre private aktører

Budsjettvirkning for det offentlige

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

5.5.2 Klimagassutslipp

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

5.6 Tema som skal behandles i planbeskrivelsen

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

5.6.1 Risiko og sårbarhet

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

5.6.2 Grunnforhold

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

5.6.3 Støy og luftkvalitet

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

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

5.6.4 Naturressurs – landbruk og øvrige

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

5.6.5 Trafikksikkerhet, trafikale virkninger og framkommelighet

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

5.6.6 Klimagassutslipp

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

5.6.7 Andre aktuelle tema

Et utvalg av aktuelle temaer som behandles i planbeskrivelsen:

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

6 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

6.1 Planprosess

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

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

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

Fastsatt planprogram og vedtak i Flakstad gir føringer for det videre planarbeidet. Det vil da varsles oppstart av planarbeid med konkrete planområder tilknyttet alternativ og ev. behov for massedeponi, massetak og skredsikringstiltak.

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

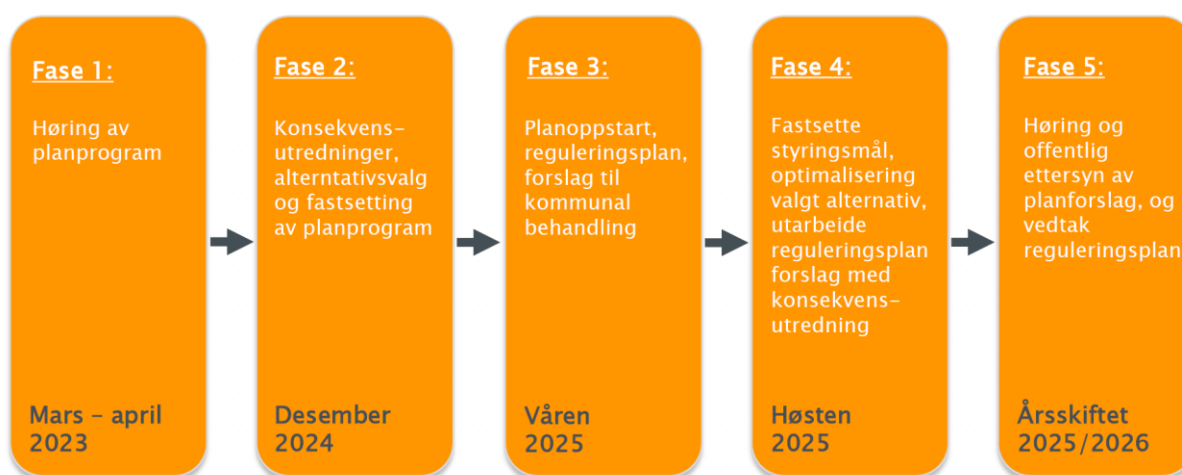
Når forslag til reguleringsplaner med konsekvensutredning er utarbeidet skal det legges ut til offentlig ettersyn, med frist for uttalelse minimum i 6 uker. Statens vegvesen oppsummerer innkomne uttalelser og foretar eventuelle justeringer av planforslagene før det oversendes til Flakstad kommune for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

Det tas sikte på å legge forslag til reguleringsplaner med konsekvensutredning ut til offentlig ettersyn høsten 2025, og at planen kan vedtas rundt årsskiftet 2025/2026.

6.2 Gjennomføring og framdrift

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

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



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

6.3 Medvirkning

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

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

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

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

7 VEDLEGG

Vedlegg	Navn	Datert
Vedlegg 1	Merknadsbehandling E10 Flakstad kommune	13.12.24
Vedlegg 2	Sammenstilling merknader Flakstad	13.12.24
Vedlegg 3	Alternativsvurdering av traseer Flakstad	13.12.24
Vedlegg 3.1	Konsekvensutredning landskapsbilde	29.08.24
Vedlegg 3.2	Konsekvensutredning friluftsliv/by- og bygdeliv	23.10.24
Vedlegg 3.3	Konsekvensutredning naturmangfold	19.08.24
Vedlegg 3.4	Konsekvensutredning kulturarv	31.10.24



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag