



Statens vegvesen

PLANPROGRAM E10 FLAKSTAD KOMMUNE

Høringsutgave



E10 Nappstraumen - Å

Flakstad kommune

Utbyggingsområde nord

18.03.2023

KONTAKTINFORMASJON OG HØRINGSFRISTER

Forslag til planprogram for detaljregulering av delstrekninger av E10 gjennom Flakstad, legges ut til høring og offentlig ettersyn i perioden:

18.03.2023 - 05.05.2023

Når høringsperioden er over vil Statens vegvesen gå gjennom og eventuelt korrigere planprogrammet. Saken vil deretter bli behandlet av Flakstad kommune som formelt fastsetter planprogrammet.

Planprogrammet er digitalt tilgjengelig på Statens vegvesens sider, og lagt ut på Flakstad kommunes nettsider:

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

www.Flakstad.kommune.no

Dersom du har innspill eller kommentarer ber vi om at disse merkes med referansenummer 23/42549 sendes innen **05.05.2023** til:

Postadresse: Postboks 1403, 8002 Bodø, eller til e-post: firmapost@vegvesen.no .

Åpent møte

Statens vegvesen og Flakstad kommune inviterer til åpent møte om skred- og framkommelighetstiltak på E10 gjennom Flakstad kommune. På møtet vil Statens vegvesen legge fram forslag til planprogram, med tegninger og kart.

Sted: Lysbøen møtelokale i Flakstad kommune, Ramberg

Tid: 21.03.2023, kl. 18.00 – 20.00

Presentasjon, bilder og referat legges ut på hjemmesiden etter møtet.

Det vil bli anledning å avtale særskilte møter på åpen kontordag på rådhuset i Flakstad kommune på Ramberg 22. mars, i tidsrommet 09.00 – 13.00. Videre vil man kunne avtale møter på telefon eller TEAMS med prosjektledelsen, fram mot 5 mai.

Ta gjerne kontakt!

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

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

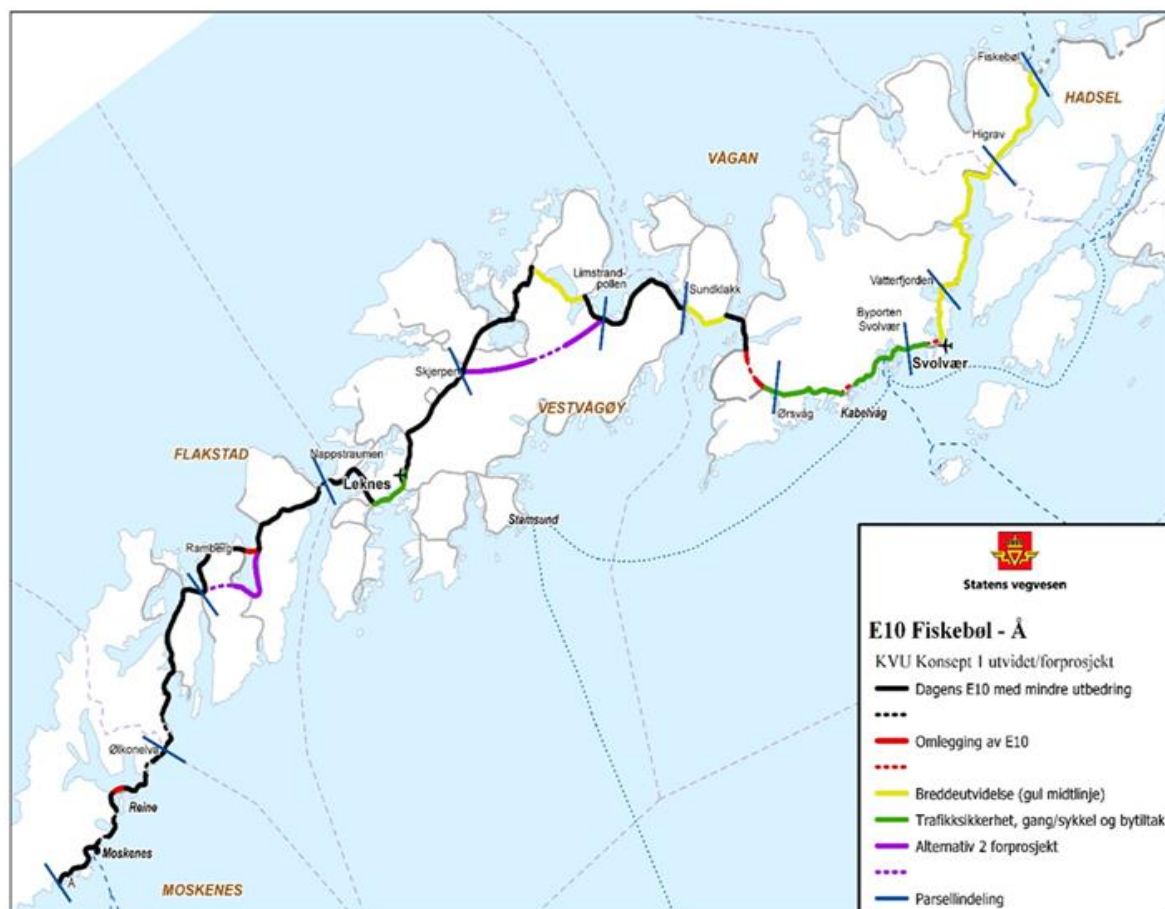
Innhold

KONTAKTINFORMASJON OG HØRINGSFRISTER	1
Innhold	2
1 INNLEDNING	4
2 PLANPROGRAM	7
2.1 Hva er et planprogram.....	7
2.2 Formålet med planprogrammet	7
3 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET	8
3.1 Bakgrunn for planarbeidet.....	8
3.2 Beskrivelse av tiltak og alternativer i planområdet.....	9
3.3 Beskrivelse av planområdet	11
3.3.1 Landskapsbilde	11
3.3.2 Friluftsliv/ by- og bygdeliv.....	11
3.3.3 Naturmangfold.....	12
3.3.4 Kulturarv	12
3.3.5 Naturressurser	12
3.3.6 Fareområder	12
3.3.7 Karbonrike arealer.....	12
3.4 Målsetting for planarbeidet	13
3.5 Valg av vegstandard	14
4 RAMMER OG PREMISSE FOR PLANARBEIDET	16
4.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging.....	16
4.2 Nasjonal transportplan	16
4.3 Planstatus for området	17
5 UTREDNINGSTEMA OG PROBLEMSTILLINGER	18
5.1 Alternativer som foreslås utredet	18
5.2 Valg av alternativ som skal reguleres	19
5.3 Konsekvensutredninger	20
5.3.1 Friluftsliv/ by- og bygdeliv.....	20
5.3.2 Naturmangfold.....	21
5.3.3 Landskapsbilde	22
5.3.4 Kulturarv	23
5.4 Metode	24

5.5 Prissatte konsekvenser	26
5.5.1 Samfunnsøkonomisk nytte	26
5.5.2 Klimagassutslipp	27
5.6 Tema som skal behandles i planbeskrivelsen	27
5.6.1 Risiko og sårbarhet	27
5.6.2 Grunnforhold	27
5.6.3 Støy og luftkvalitet	27
5.6.4 Naturressurs – landbruk og øvrige	27
5.6.5 Trafikksikkerhet, trafikale virkninger og framkommelighet.....	28
5.6.6 Klimagassutslipp.....	28
5.6.7 Andre aktuelle tema	28
6 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING.....	29
6.1 Planprosess	29
6.2 Gjennomføring og framdrift	30
6.3 Medvirkning	30

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. Veggen har mange flaskehalser (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 blir innspill og merknader til planprogrammet oppsummert og vurdert av Statens vegvesen. Merknader og justert planprogram med Statens vegvesens anbefaling om alternativ for Flakstadpollen og øvrige tiltak oversendes til Flakstad kommune for fastsetting.

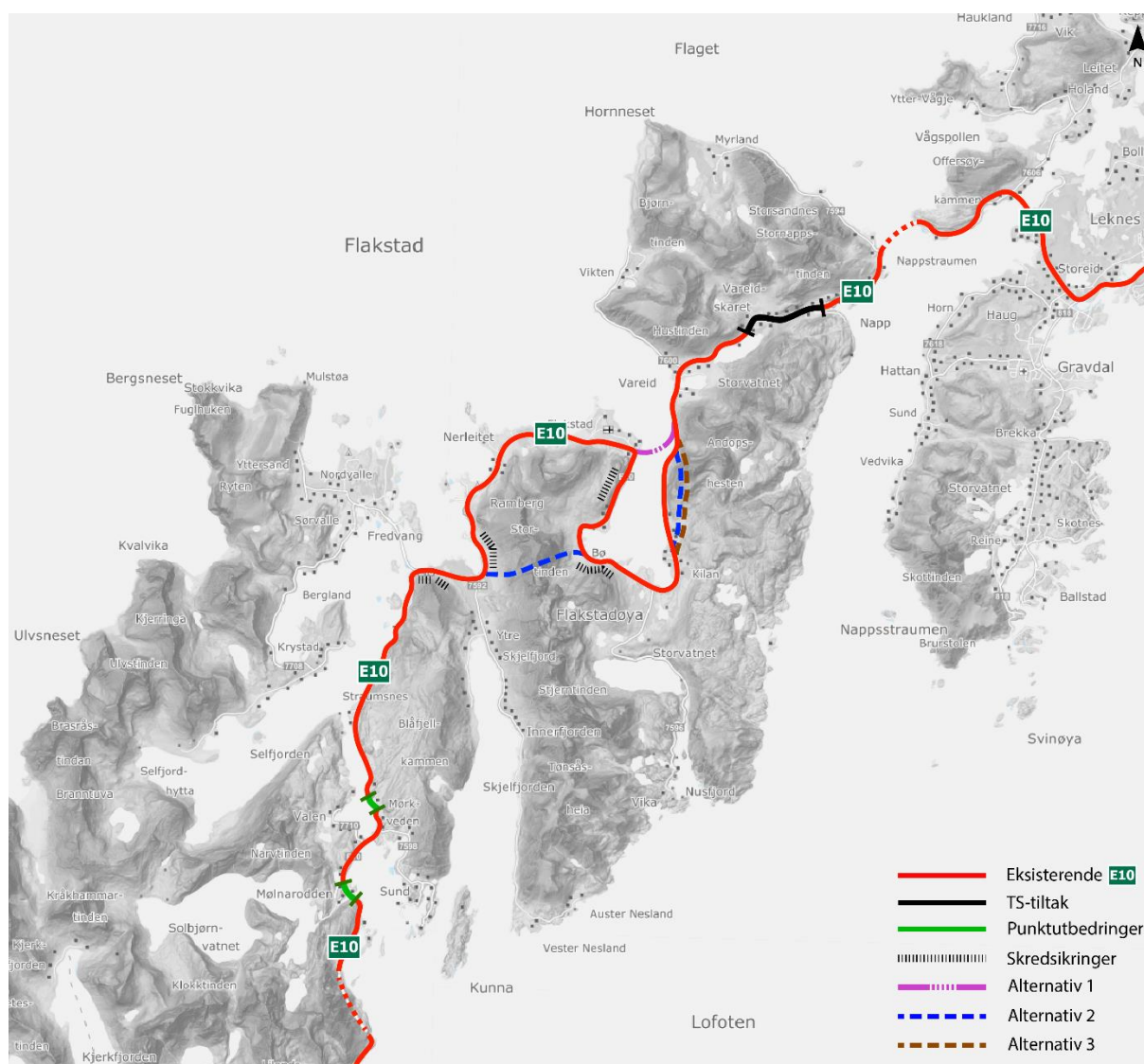
Statens vegvesen vil i løpet av høringsfasen og feltsesongen fram mot oktober beregne kostnader og vurdere alternativer og tiltak nærmere for å kunne sammenligne disse mot hverandre, i forhold til kostnader og øvrige konsekvenser. Sammenligningen vil basere seg

på flere kriterier, der økonomi og konsekvenser knyttet til landskap og miljø er viktige kriterier for å kunne komme til en konklusjon.

Styringsmål for strekningen E10 Nappstraumen – Å er fastsatt til 1.240 mill 2021-kroner, som danner rammen for prosjektet og som alle tiltak må vurderes opp mot.

Det største tiltaket gjennom Flakstad vil dreie seg om valg av alternativ for skredsikring ved Flakstadpollen. Valg av alternativ skal gjennomføres i prosessen med planprogrammet. De aktuelle alternativene er framkommet gjennom forprosjekt, skredvurderinger og innspill, og er følgende:

- **Alternativ 1, Bainveien (Fylling og bro over Flakstadpollen)**
- **Alternativ 2, Blekkjindtunnelen, skredvoller og Stortindtunnelen**
- **Alternativ 3, Blekkjindtunnelen og skredsikring vestsiden**



Figur 2: Kartet viser planlagte tiltak i Flakstad kommune og de tre alternativene det ses på ved Flakstadpollen.

For øvrig vil prosjektet planlegge og utrede punktutbedringer på Mølnerodden og Mørkveden, skredsikringstiltak og trafikksikkerhetstiltak for gående og syklende på østlig del av Nappskaret.

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 legger 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 et slikt vedtak vil Statens vegvesen avklare omfang av planområdet knyttet til valgt alternativ og eventuelle behov for massetak og deponi, og varsle direkte berørte grunneiere og sektormyndigheter om oppstart av planarbeid iht. gitt alternativ og planområde. Statens vegvesen vil deretter utarbeide komplett reguleringsplan 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 dette høringsutkastet til planprogram foreslås det hvilke tema og problemstillinger som bør løses i planarbeidet, opplegg for informasjon og medvirkning, og hvilke utredninger som anses nødvendige for å gi et godt beslutningsgrunnlag.

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 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 NTP (2022–2033) er strekningen E10 Nappstraumen – Å omtalt som et skredsikringsprosjekt i siste 6-årsperioden med oppstartsbevilgning på 170 mill. i perioden 2022 – 2027 og 1000 mill. kr i perioden 2028 – 33, til sammen 1 170 mill. kr (gitt i 2021 – kroner med framskrevet indeks 1,028).

Prosjektets økonomiske ramme er fastsatt av Samferdselsdepartementet etter prosess som kalles søknad om KVV-estimat, til 1.240 mill. 2021-kr, inkludert reguleringsplankostnader og justert prisindeks.

3.2 Beskrivelse av tiltak og alternativer i planområdet

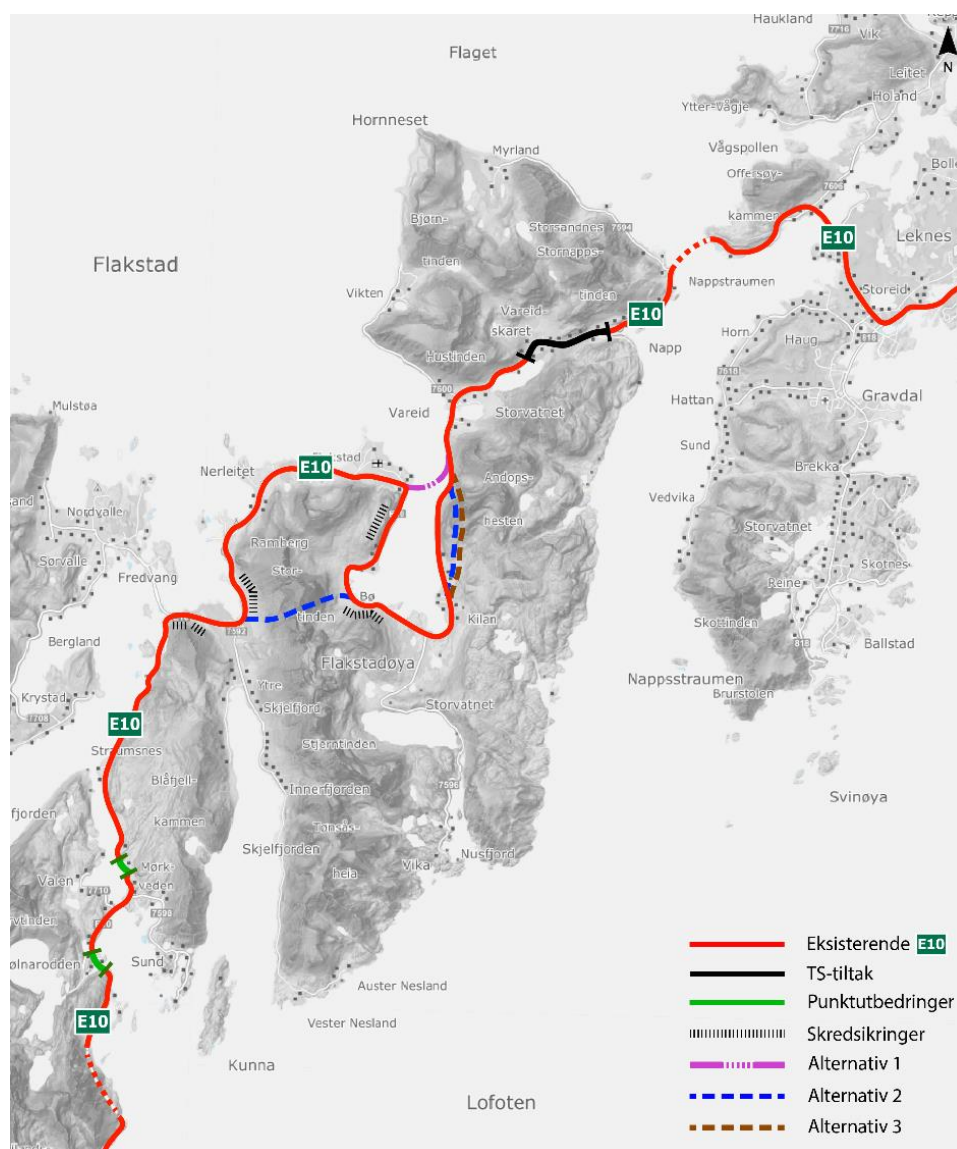
Tiltak på E10 gjennom Flakstad består av punktutbedringer ved Mølnerodden og Mørkveden, en rekke skredsikringsanlegg, tre alternativer for skredsikker passering av Flakstadpollen, og strekning for vurdering av trafikksikkerhetstiltak i Nappskaret. Endelig omfang og utstrekning av tiltak er ikke avklart og må vurderes nærmere i plan- og utredningsprosessen. Økonomisk rammeverk er avgjørende for valg og anbefaling av tiltak.

Mølnerodden

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

Mørkveden

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



Figur 3: Delstrekningene av E10 gjennom Flakstad som omfattes av planprogrammet

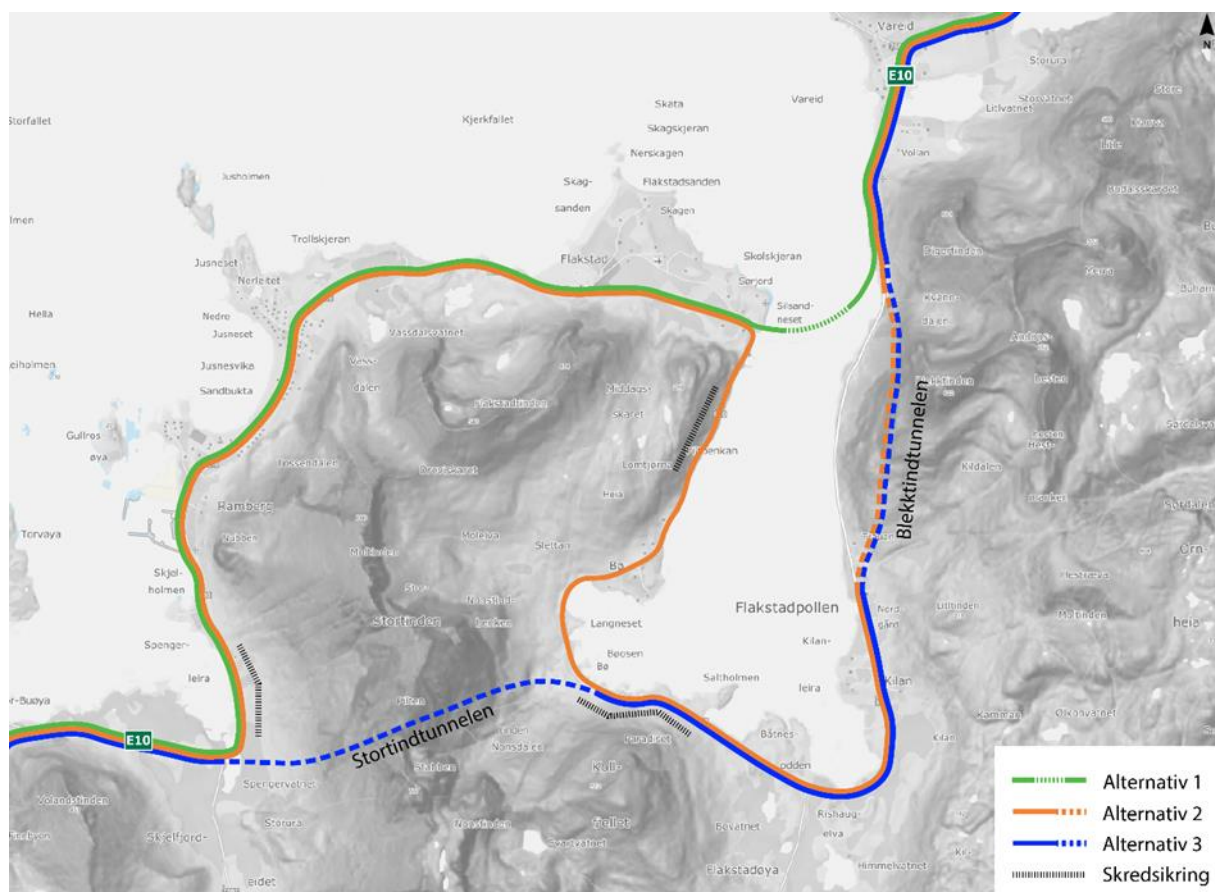
Skredvoller

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

Skredsikring forbi Flakstadpollen

Ved Flakstadpollen er det utredet tre alternativer som skal vurderes nærmere i planprogramfasen. Videre prosjektering vil basere seg på innspill i høringsfasen, grunnboringer, kulturminneundersøkelser, vurderinger av landskap og naturmiljø, og beregning av kostnader. De tre alternativene for skredsikring forbi Flakstadpollen er følgende:

- **Alternativ 1, Bainveien (Fylling og bro over Flakstadpollen)**
- **Alternativ 2, Blekktindtunnelen, skredvoller og Stortindtunnelen**
- **Alternativ 3, Blekktindtunnelen og skredsikring på vestsiden av Flakstadpollen**



Figur 4: Alternativene forbi Flakstadpollen og Ramberg

Etter at vegtrase er avklart gjennom behandlingen av planprogrammet vil omfanget av planområdet ved Flakstadpollen avgrenses og konkretiseres til ett av alternativene, i tillegg til omfang av planområder for øvrige skredanlegg og tiltakene ved Mørkved, Mølnarodden og Nappskaret. Planområdene vil også omfatte tilstrekkelig areal til den framtidige

anleggsgjennomføringen, og ligge til grunn for oppstart av regulering, etter vedtatt planprogram.

3.3 Beskrivelse av planområdet

3.3.1 Landskapsbilde

Flakstad kommune ligger i underregionene Vest-Lofotens ytterside og 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.

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 og mot vest ligger Norskehavet.

Det er mange severdige destinasjoner i Flakstad kommune, med kritthvite sandstrender på yttersida, turkisfarget vann og 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.

3.3.2 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 og turruter. Parkering på nordsiden av Fjøseltunnelen 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 Vassdeltinden 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 Fiske, 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 straumer er det populært å fiske fra veggen.

3.3.3 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.

3.3.4 Kulturarv

Flakstad kommune innehar mange kulturverdier. På Volland og 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.

3.3.5 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.

3.3.6 Fareområder

Store deler av E10 gjennom Flakstad er skredutsatt.

3.3.7 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, Digertinden og Blekkstinden. Ved Kiland, Bø og Flakstad og mellom Jusneset og Ramberg er det områder med jordbruksareal.

3.4 Målsetting for planarbeidet

Toppmålene for Statens vegvesen sammenfaller med målene i Nasjonal transportplan 2022–2033 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 konkurranseevne for næringslivet

Disse overordnede målene er styrende for alle prosjekt.

3.4.1 Samfunnsmål

Samfunnsmålet 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.

3.4.2 Effektmål

Effektmålene er knyttet til samfunnsmålet og uttrykker de konkrete virkningene for brukerne som bidrar til å oppfylle samfunnsmålet. 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 kostnadsoptimalisering, gjelder for E10 gjennom Flakstad og Moskenes kommune:

- Fjerne skredpunkter
- Fjerne naturfarepunkter mht bølger og vind
- Økt framkommelighet og regularitet
- Tilrettelegging for myke trafikanter
- Redusert reisetid/innkorting
- Tiltaket skal legge til rette for løsninger som bidrar til lavest mulig klimagassutslipp i et livsløpsperspektiv
- Naturmangfold: Tiltaket skal gi minst mulig permanent arealbeslag (regnet i m²) av naturtyper definert som areal med høy forvaltningsverdi, jamfør T-2/16

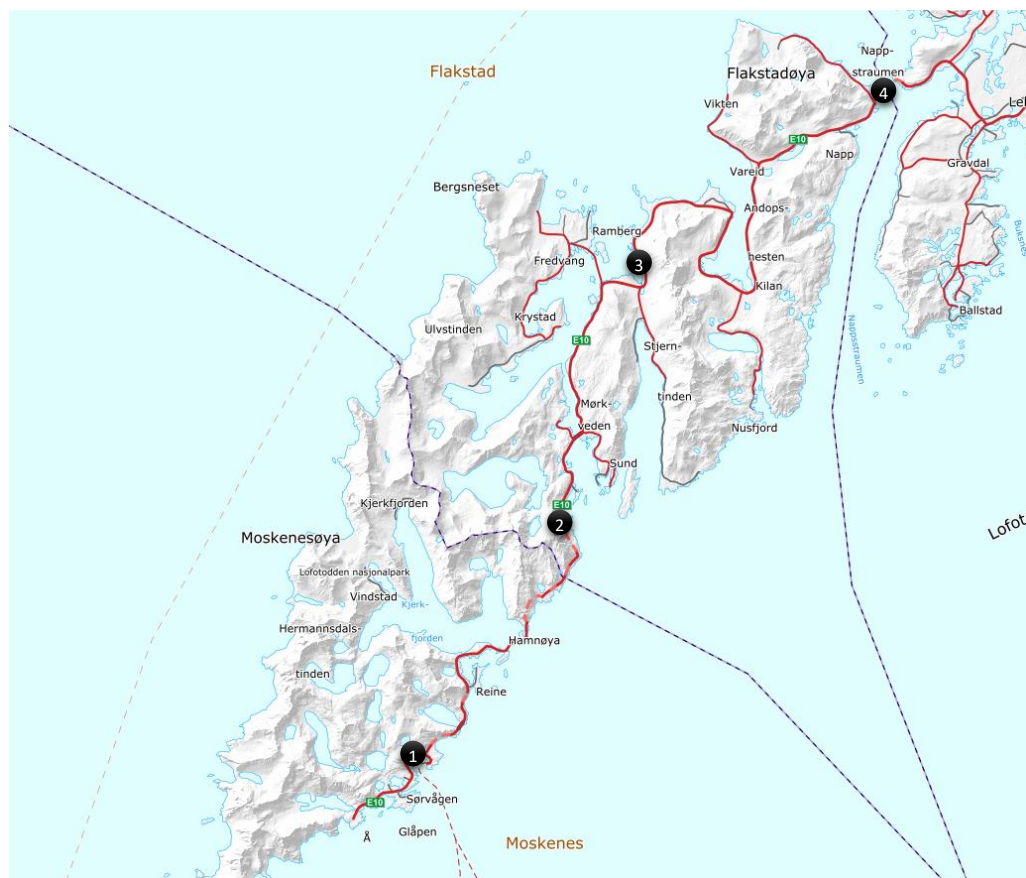
3.5 Valg av vegstandard

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

Transportanalyse og trafikkutvikling

Dimensjoneringsklasse er basert på tellepunkt som viser dagens situasjon langs E10, som vist på kartet under, og transportmodellberegninger for området.



Nr	Tellepunkt	ÅDT	Høst	Sommer	Vinter	Vår
1	E10 Moskenes x mot Å	1323	998	2506	735	1021
2	FJØSDALEN	1125	798	2354	506	809
3	E10 Ramberg	1880	1509	3318	1122	1560
4	NAPPSTRAUMEN TUNNEL	2087	1771	3396	1394	1786

For framskrevne trafikk tall er det brukt gjeldende fylkesindeks for Nordland fylke.

Fylkesindeksen er en årlig vekst på henholdsvis 0.5 %, og 1.6 % for lette og tunge kjøretøy. I praksis vil dette være avhengig av trafikksammensetningen og andelen tunge kjøretøy over året. Sjablongmessig er det brukt 9 % samlet vekst fra 2019 til 2030, og 15 % samlet vekst fra 2030 til 2050.

Navn	Årsdøgntrafikk		
	ÅDT 2019	2030	2050
1 E10 Moskenes mot Å	1323	1440	1660
2 FJØSDALEN	1125	1230	1410
3 E10 Ramberg	1880	2050	2360
4 NAPPSTRAUMEN TUNNEL	2087	2270	2620

Forventet trafikk i 2030 og 2050 i tellepunktene.

4 RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET

I dette kapittelet gis det en oversikt over relevante planer og retningslinjer med arealpolitiske føringer som vil stå sentralt i detaljreguleringen av tiltak på E10 gjennom Flakstad.

4.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

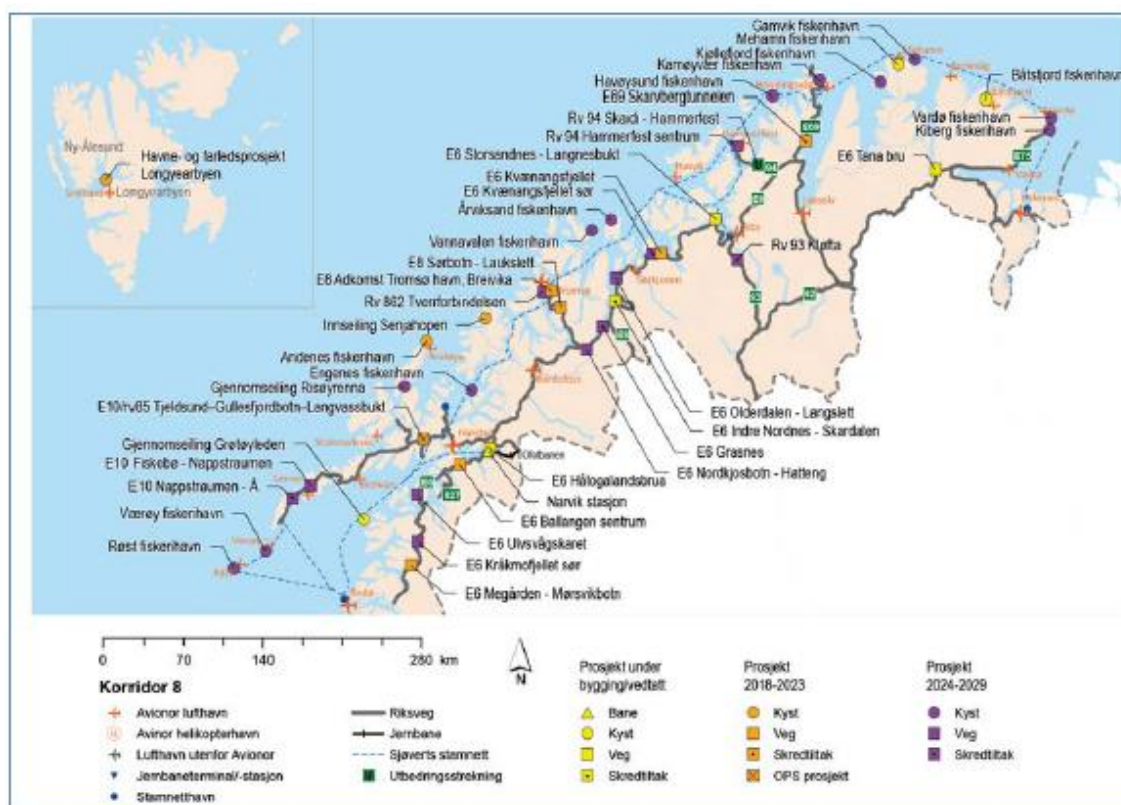
Nasjonale mål og retningslinjer som gjelder for planleggingen er blant annet:

- 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 NTP (2022–2033) er strekningen E10 Nappstraumen – Å ført opp med NOK 170 mill. i skredsikringsmidler i perioden 2022–27 og NOK 1 000 mill. i perioden 2028–33 (gitt i 2021– kroner med framskrevet indeks 1,028).

Det pågår også strekningsvise utredninger av bl.a. strekningen E10 Tjeldsund–Å i Lofoten. Parsellen Nappstraumen – Å er en del av denne strekningen.



Figur 5: Store samferdselsprosjekter i nordre del av Nord-Norge.

4.3 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 foreslås utredet

Statens vegvesen har utarbeidet et forprosjekt for E10 gjennom Lofoten basert på vedtatt 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 nylige vurderinger av skredsituasjonen ved Blekkfjorden, konkluderer Statens vegvesen med at det er tre aktuelle alternativer ved Flakstadpollen som må utredes i planprogramfasen, i tillegg til øvrige tiltak som punktutbedringer og skredsikring med voller, magasin og overvåking.

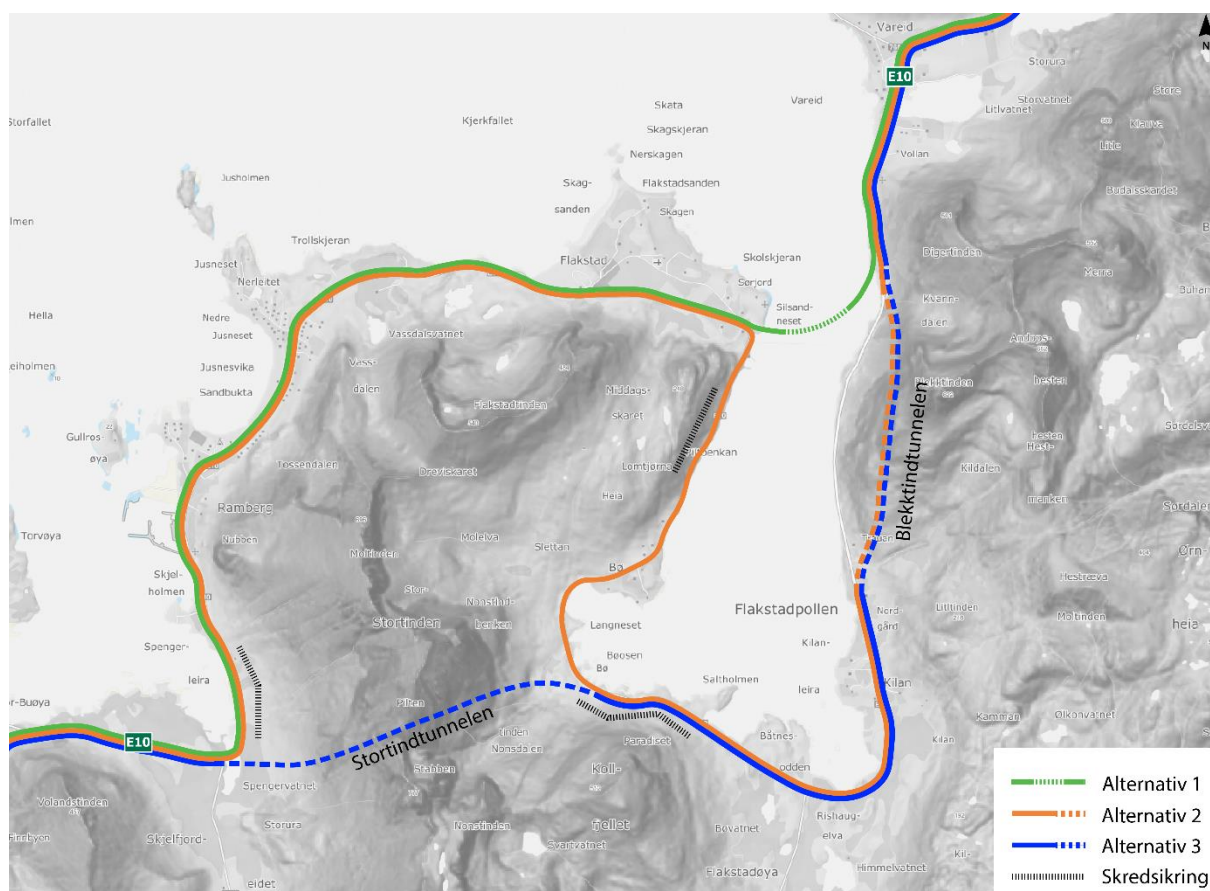
De aktuelle alternativene mellom Flakstadpollen og Spengerleira er:

- **Alternativ 1, Bainveien (Fylling og bro over Flakstadpollen)**
- **Alternativ 2, Blekkfjordtunnelen, skredvoller og Stortindtunnelen**
- **Alternativ 3, Blekkfjordtunnelen og skredsikring på vestsiden av Flakstadpollen**

Alternativ 1 er veglinje på fylling og 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. Alternativet medfører innkorting mellom avstanden av 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 innkorting 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 Blekkfjorden. Alternativet gir overskuddsmasser som blant annet kan benyttes til skredsikring langs eksisterende vegnett i dagen. Alternativet medfører ikke innkorting av avstanden mellom Leknes og Moskenes fergekai, og vegen legges i tunnel forbi det aller mest skredutsatte området.



Figur 6: Alternativ med bru over Flakstadpollen og alternativer med Blekketindtunnelen og tunnel gjennom Stortinden skal vurderes nærmere. De ulike alternativene har følger for tiltak på øvrig vegnett.

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 vil i løpet av 2023 utrede de tre foreslåtte alternativene nærmere for å kunne sammenligne disse mot hverandre, både i forhold til kostnader og øvrige konsekvenser de ulike alternativene har. Sammenligningen vil basere seg på flere kriterier, der økonomi og konsekvenser knyttet til landskap og miljø er viktige kriterier for å kunne komme til en konklusjon.

Prosjektet har en avklart økonomisk ramme, og dette vil være førende for valg av løsning. Dette betyr at de ulike alternativene må vurderes opp mot hverandre mht. investeringskostnader. Styringsmål for strekningen E10 Nappstraumen – Å er fastsatt til

1.240 mill 2021-kroner, som danner rammen for prosjektet og som alle tiltak må vurderes opp mot.

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

Effektmålene legges videre til grunn for nærmere vurderinger av de ulike alternativene. Grad av måloppnåelse og målkonflikter vil drøftes for de tre alternativene, og alternativene skal rangeres etter de oppgitte målene.

Ved anbefaling av alternativ skal Statens vegvesen tydeliggjøre hvilke kriterier som har veid tyngst, og hvorfor. Dokumentasjon skal legges ved planprogram når det legges fram til politisk behandling høsten 2023, slik at Statens vegvesen får et styrende politisk vedtak for videre planlegging og prosjektering.

5.3 Konsekvensutredninger

Reguleringsplanen faller inn under krav om konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven på grunn av investeringskostnadens størrelse jmf. 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 reguleringsplanen.

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 bygdsliv

Fagtema friluftsliv / by- og bygdsliv 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 lokalvegssystemet 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.

Det vil være aktuelt å innhente innspill fra aktuelle brukergrupper i planprosessen, f.eks. turlag, skilag, frilufsorganisasjoner mm.

Konfliktpotensial

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

Kunnskapsgrunnlaget vurderes å være tilstrekkelig.

5.3.2 Naturmangfold

Temaet naturmangfold omhandler bl.a. naturtyper og artsforekomster som har betydning for dyrs og planters levegrunnlag, samt spesielle geologiske elementer. Begrepet naturmangfold omfatter alle forekomster på landjorda, i ferskvann, brakkvann 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 truethetskategori nær truet (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 og hos forvaltningsmyndigheter
- 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, ved 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 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 og forringe karakteren i fjordlandskapet.

Kunnskapsgrunnlaget for landskapsbildet vurderes til å være noe mangelfullt.

Konsekvensene for landskapet som følge av tunneler gjennom Blekkfjorden og Stortinden vil belyses grundig i planprogram- og 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, jf. 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 hos kulturminnemyndighetene Nordland fylkeskommune og Sametinget.

Konfliktpotensial

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

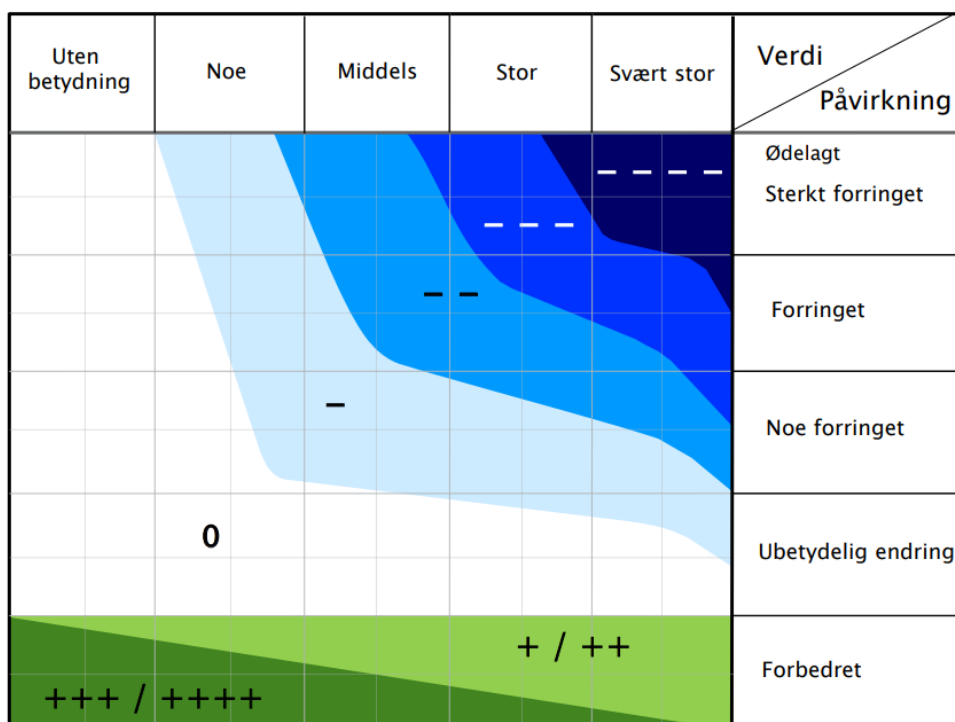
5.4 Metode

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

Samlet vurdering

Til slutt sammenstilles alle konsekvenser i en samlet vurdering. Her vil også tema som bearbejdes i «Virkninger 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 8: Tabellen viser skala og veiledning for konsekvensvurderinger av delområder

5.5 Prissatte konsekvenser

5.5.1 Samfunnsøkonomisk nytte

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

Nytte- og kostnadsanalysen gjennomføres med bruk av beregningsprogrammet EFFEKT.

Det skal utarbeides kostnadsoverslag for samtlige alternativ, og for tiltakene på 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 $\pm 10\%$. 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
- Parkeringsselskaper
- Bompengeselskaper
- Andre private aktører

Budsjettvirkning for det offentlige

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

5.5.2 Klimagassutslipp

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

5.6 Tema som skal behandles i planbeskrivelsen

I tillegg til særskilte utredningstemaer som er beskrevet 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 i reguleringen. 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.

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 støyskjermer og 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 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 ihht. 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

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 reguleringsplanen.

Planprogrammet skal redegjøre for hvilke forhold som vil bli utredet og belyst i planforslaget. Forslag til planprogram skal sendes på høring til berørte myndigheter og interesseorganisasjoner og legges ut til offentlig ettersyn. Dette gjøres samtidig som det varsles planoppstart. Frist for uttalelse til planprogram skal være minst 6 uker.

Etter høringen blir innspill og merknader til planprogrammet oppsummert og vurdert av Statens vegvesen. Merknader og justert planprogram med Statens vegvesens anbefaling om alternativ for Flakstadpollen og øvrige tiltak, oversendes til Flakstad kommune for fastsetting.

Fastsatt planprogram og vedtak i Flakstad gir føringer for det videre planarbeidet, og er en forutsetning for at prosjektet kan søke Samferdselsdepartementet om styringsmål for neste planfase, som er reguleringsplanfasen. Etter fastsatt styringsmål vil det varsles oppstart av planarbeid med konkrete planområder tilknyttet valgt alternativ og ev. behov for massedeponi, massetak og skredsikringstiltak.

Statens vegvesen får utarbeidet konsekvensutredning i tråd med planprogram. Konsekvensutredningen skal være tilpasset plannivået og være relevant i forhold til de beslutninger som skal tas. Planforslaget med konsekvensutredning skal beskrive virkninger av tiltaket for miljøet og samfunnet. For reguleringsplaner skal virkninger av planen som helhet inngå i vurdering av konsekvensene.

Når forslag til reguleringsplan 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 planforslaget før det oversendes til Flakstad kommune for sluttbehandling og vedtak i kommunestyret.

Det tas sikte på å legge forslag til reguleringsplan og konsekvensutredning ut til offentlig ettersyn høst 2023, og at planen kan vedtas i 2024.

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 der 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:

Framdrift planprosess mot mulig byggestart 2026/2027



Tidsplanen er med forbehold om at alt går som planlagt, og at det ikke kommer innsigelser til planen. Grunnerverv, prosjektering og utarbeidelse av konkurransegrunnlag for anbudsutlysning vil starte opp etter at reguleringsplanen er fullført. Føringer i vedtatt reguleringsplan 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 det endelige planforslaget med tilhørende konsekvensutredning skal behandles.

Statens vegvesen har som tiltakshaver hovedansvaret for utarbeidelsen av reguleringsplanen 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