

RAPPORT

Detaljregulering E10, Parsell 4, Kanstadbotn Mindre endring - planID 2018005

OPPDRAKSGIVER

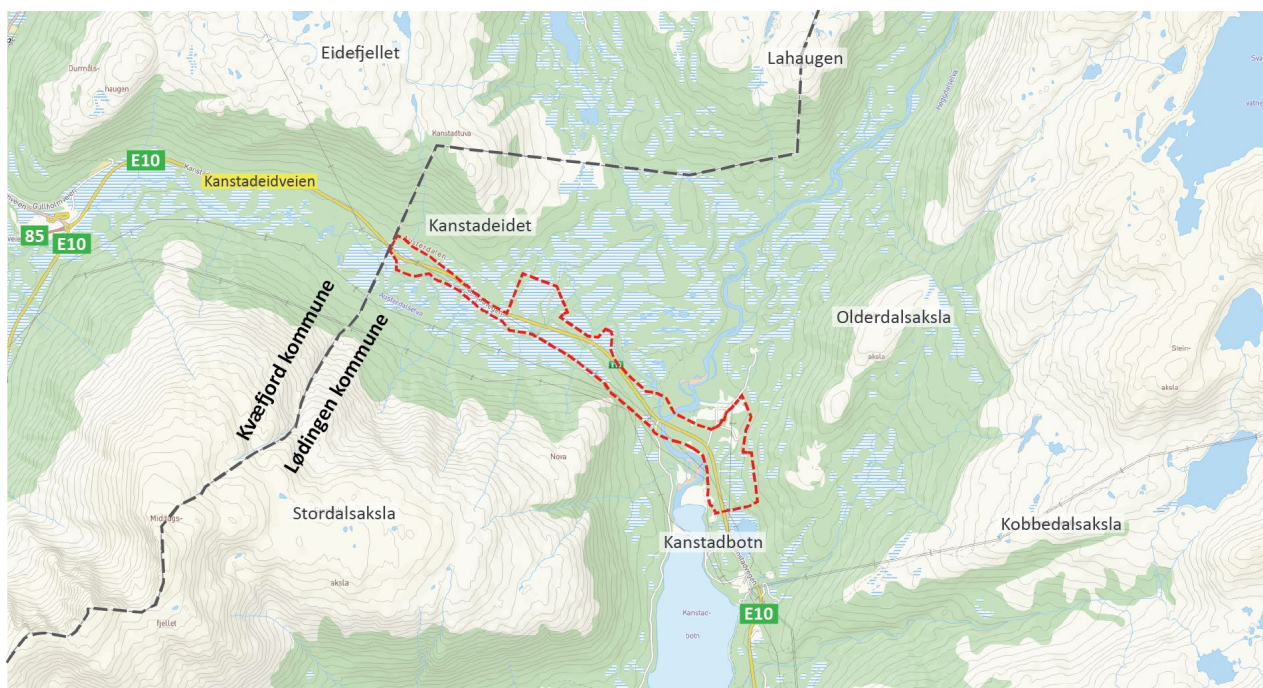
Hæhre entreprenør

EMNE

Planbeskrivelse - reguleringsendring

DATO / REVISJON: 02.07.2024 / 01

DOKUMENTKODE: 10240138-02-PLAN-PBL-004



Multiconsult

Dette dokumentet har blitt utarbeidet av Multiconsult på vegne av Multiconsult Norge AS eller selskapets klient. Klientens rettigheter til dokumentet er gitt for den aktuelle oppdragsavtalen eller ved anmodning. Tredjeparter har ingen rettigheter til bruk av dokumentet (eller deler av det) uten skriftlig forhåndsgodkjenning fra Multiconsult. Enhver bruk av dokumentet (eller deler av det) til andre formål, på andre måter eller av andre personer eller enheter enn de som er godkjent skriftlig av Multiconsult, er forbudt, og Multiconsult påtar seg intet ansvar for slikt bruk. Deler av dokumentet kan være beskyttet av immaterielle rettigheter og/eller eiendomsrettigheter. Kopiering, distribusjon, endring, behandling eller annen bruk av dokumentet er ikke tillatt uten skriftlig forhåndssamtykke fra Multiconsult eller annen innehaver av slike rettigheter.



RAPPORT

OPPDRAAG	Hålogalandsvegen	DOKUMENTKODE	10240138-02-PLAN-PBL-004
EMNE	Mindre reguleringsendring	TILJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAAGSGIVER	Hæhre Entreprenør AS	OPPDRAAGSLEDER	Kristin Svee
KONTAKTPERSON	Kjartan Kristoffersen	UTARBEIDET AV	Heidi Horne, Sissel Enodd
		ANSVARLIG ENHET	By- og områdeutvikling MIDT

SAMMENDRAG

Statens vegvesen har inngått avtale med Skanska AS om utbygging av E10 og rv. 85 Hålogalandsvegen. Hæhre Entreprenør AS er underleverandør til Skanska for utbygging av Hålogalandsvegen i Lødingen.

Statens vegvesen er forslagsstiller/tiltakshaver. Multiconsult Norge AS er plankonsulent. Hæhre Entreprenør AS vil gjennomføre utbyggingen.

Planområdet omfatter Europaveg 10 gjennom Lødingen kommune. Planområdet er stort sett samsvarende med gjeldende reguleringsplan, men med mindre utvidelser enkelte steder for å ivareta nødvendig anleggsområde og skråningsutslag. Planområdet ligger innenfor undersøkelses- og utredningsområdet for gjeldende reguleringsplan.

Gjennom prosjekteringen for utbyggingen er det kommet frem behov for å optimalisere løsningene og for endringer i reguleringsplanene. Hensikten med endringene er å ivareta naturmangfold bedre ved å redusere inngrep i myr, redusere CO2-utslipp, tilfredsstillende krav til universell utforming for gang-/sykkelveg og bussholdeplass, ivareta høyspentlinje bedre ved å redusere behov for oppfylling ved eksisterende høyspentmast, optimalisere bru i Kanstadbotn og redusere utbyggingskostnader.

Grunnlaget for endring av reguleringsplanen består av plankart, reguleringsbestemmelser, planbeskrivelse som også omfatter risiko og sårbarhet. Vegtegninger er vedlegg.

Plankart og reguleringsbestemmelser er den juridisk bindende delen av planmaterialet. Plankartet fastsetter arealformål, bestemmelsesområder, hensynssoner og juridiske linjer og -punkt. Planbeskrivelsen beskriver planens/endringens formål, hovedinnhold og virkninger, samt planens forhold til gjeldende arealplaner for området.

Endringene vurderes ikke å berøre hensynet til viktige natur- og friluftsområder negativt. Endringene vurderes i sum ikke å medføre vesentlige endringer for kulturmiljø, naturressurser herunder reindrift, forurensning eller risiko- og sårbarhet. Sikkerhet for naturfarer er utredet og skal ivaretas med sikringstiltak i utbyggingen.

Endringene vurderes ikke å ha nevneverdige negative konsekvenser for noen berørte parter eller interesser, eller å være i strid med nasjonale eller viktige regionale interesser. Videre vurderes endringene å være positiv for gjennomføringen av planen og samfunnsøkonomi. Endringene vurderes ikke å gå utover hoveddrammene i planen. Endringene vurderes i sum å være positiv for miljø og samfunn.

Etter avtale med Lødingen kommune forelegger forslagsstiller v/plankonsulent forslag til reguleringsendring til berørte parter og myndigheter for uttalelse. Deretter blir planforslag og uttalelser som er kommet inn, sendt til Lødingen kommune for saksbehandling og vedtak.

REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV
01	02.07.2024	Rev. etter tilbakemelding fra Lødingen kommune	Heidi Horne, Sissel Enodd	Heidi Horne	Sissel Enodd
00	24.05.2024	Utarbeidet	Heidi Horne, Sissel Enodd	Heidi Horne	Sissel Enodd

INNHALDSFORTEGNELSE

1	Innledning	5
1.1	Bakgrunn.....	5
1.2	Planområde.....	5
1.3	Hensikt med endringene.....	5
1.4	Forholdet til gjeldende planer og pågående planarbeid.....	6
1.5	Planprosess og medvirkning	6
1.6	Plandokumenter	6
2	Beskrivelse av endringer	7
2.1	Endringer som gjelder hele planområdet	7
2.2	Kanstadeidet.....	8
2.3	Kanstadbotn.....	10
3	Oppsummering	12

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Statens vegvesen har inngått avtale med Skanska AS om utbygging av E10 og rv. 85 Hålogalandsvegen. Hæhre Entreprenør AS er underleverandør til Skanska for utbygging av Hålogalandsvegen i Lødingen.

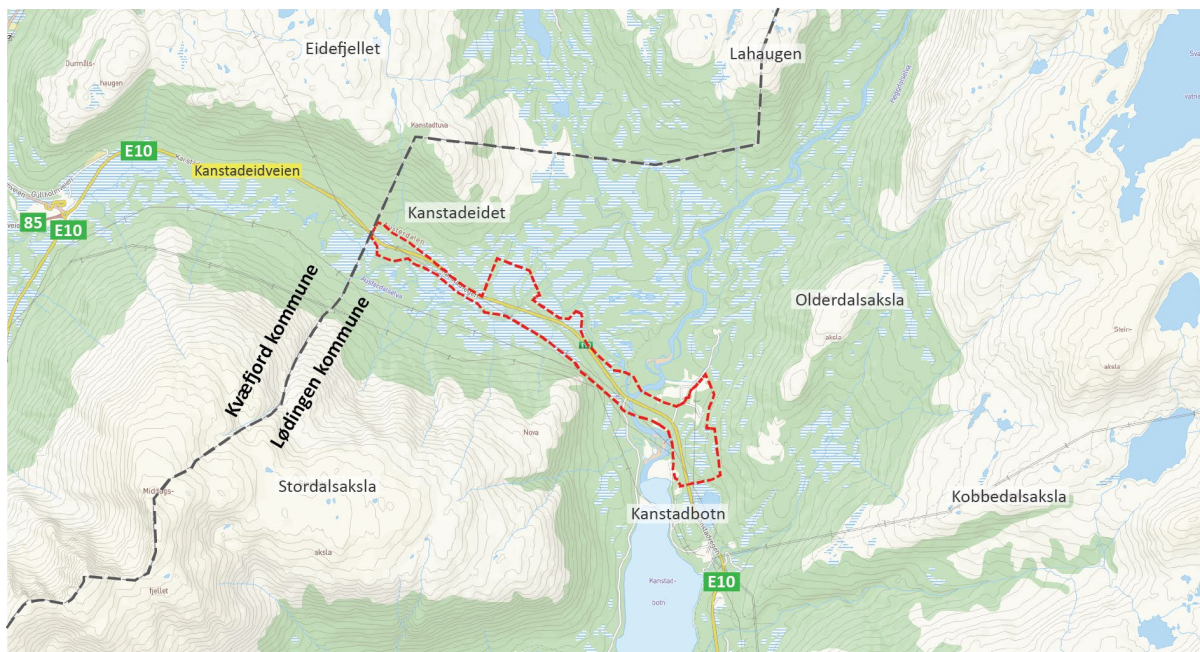
Statens vegvesen er forslagstiller/tiltakshaver.

Multiconsult Norge AS v/Sissel Enodd er fagkyndig plankonsulent.

Hæhre Entreprenør AS v/ Kjartan Kristoffersen vil gjennomføre utbyggingen.

1.2 Planområde

Planområdet omfatter areal langs E10 fra grensen til Kvæfjord kommune i Kanstadeidet til tunellpåkugg i Kanstadbotn. Planområdet er omfattet av reguleringsplan Planid: 2018005 E10, Parsell 4, Kanstadbotn, med en liten utvidelse i Kanstadeidet. Planområdet omfatter strekningen mellom profil ca. 2630 – 5550 i vegtegningene.



Figur 1: Oversiktskart av planområdet

1.3 Hensikt med endringene

Gjennom prosjekteringen for utbyggingen er det kommet frem behov for å optimalisere løsningene og for endringer i reguleringsplanen. Hensikten med endringene er å:

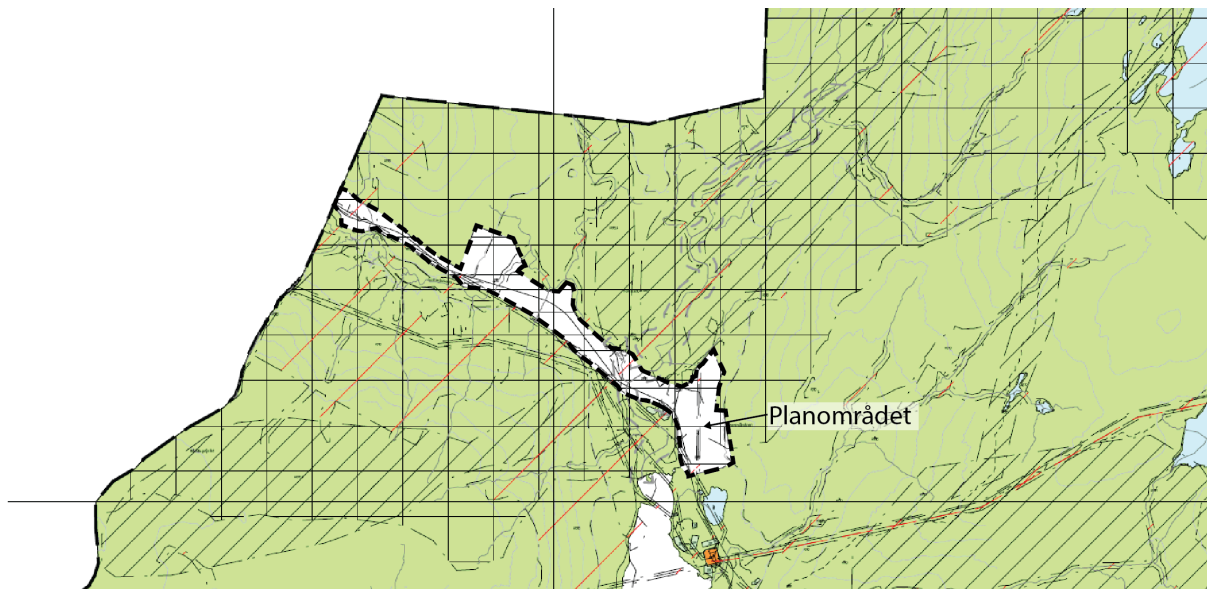
- redusere inngrep i myr
- redusere CO₂-utslipp
- tilfredsstille krav til universell utforming for gang-/sykkelveg og bussholdeplass
- redusere behov for oppfylling ved eksisterende høyspentmast
- optimalisere bru i Kanstadbotn
- redusere utbyggingskostnader

1.4 Forholdet til gjeldende planer og pågående planarbeid

Gjeldende arealdel for Lødingen kommune ble vedtatt i 2021. Planområdet for reguleringsendringen er markert som «Detaljeringssoner, videreføring av reguleringsplaner, (H910)».

Gjeldende reguleringsplan er Planid: 2018005 E10, Parsell 4, Kanstadbotn. Vedtatt juli 2017, med mindre endring juni 2019.

Det pågår ingen andre kjente planprosesser.



Figur 2: Utsnitt av kommuneplanens arealdel for Lødingen, med planavgrensning planområdet. Hentet fra planinnsyn, Lødingen kommune.

1.5 Planprosess og medvirkning

Det ble avholdt oppstartsmøte med Lødingen kommune den 09.04.2024. Referat fra oppstartsmøtet vedlagt.

Kommunen vurderte at endringene som er beskrevet kan behandles som mindre endring jf. plan- og bygningsloven § 12-14, 2- ledd. Endringen vurderes ikke å ha nevneverdige negative konsekvenser for noen berørte parter eller interesser, og den vurderes ikke å være i strid med nasjonale eller viktige regionale interesser. Videre vurderes den i liten grad å påvirke gjennomføringen av planen for øvrig, den vurderes ikke å gå utover hoveddrammene i planen, og heller ikke å berøre hensynet til viktige natur- og friluftsområder.

Saksbehandlingen er beskrevet i Kommunal- og distriktsdepartementet veileder Reguleringsplan (2022), kap. 9.2.1.

Plankonsulent har sendt forslag til endring til berørte myndigheter, til eiere og festere av eiendommer og andre som direkte berøres vedtaket for uttalelse. Forslag til reguleringsendring er også kunngjort i Bladet Vesterålen, og på Lødingen kommune sin side på internett. Grunneiere, berørte naboer og offentlige myndigheter er varslet per brev datert 02.07.2024. Frist for å komme med merknader er den 27.08.2024.

1.6 Plandokumenter

Grunnlaget for endring av reguleringsplanen består av plankart, reguleringsbestemmelser, planbeskrivelse som også omfatter risiko og sårbarhet med utredninger av ras og skred og tegninger som vedlegg.

Plankart og reguleringsbestemmelser er den juridisk bindende delen av planmaterialet. Plankartet fastsetter arealformål, bestemmelsesområder, hensynssoner og juridiske linjer og -punkt.

Planbeskrivelsen beskriver planens/endringens formål, hovedinnhold og virkninger, samt planens forhold til gjeldende arealplaner for området. Virkninger for miljø, samfunn, risiko og sårbarhet vurderes i forhold til gjeldende reguleringsplan. Utredningene er basert på kjente registreringer i kommunen, analyser, faglig skjønn, befaringer og andre kjente opplysninger i offentlige databaser som Kilden NIBIO, Naturbase, arealressurskart. Konsekvens av foreslått endring i arealbruk for berørte verdier og interesser er visualisert med fargebruk som vist under.

Liten negativ eller positiv konsekvens

Middels negativ konsekvens

Stor negativ konsekvens

Utredninger og tegningsgrunnlag som ligger til grunn for planen er vedlegg:

- B-tegninger (ny veggeometri)
- Illustrasjon som viser gjeldende reguleringsplaner, ny veggeometri og ny plangrense

2 Beskrivelse av endringer

Det ønskes endringer av følgende strekninger:

1. Kanstadeidet
2. Kanstadbotn

I tillegg er det gjort et par mindre justeringer i plankartet som ikke beskrives videre:

- plassering og antall møtelommer er justert innenfor areal som allerede er regulert til vegareal

2.1 Endringer som gjelder hele planområdet

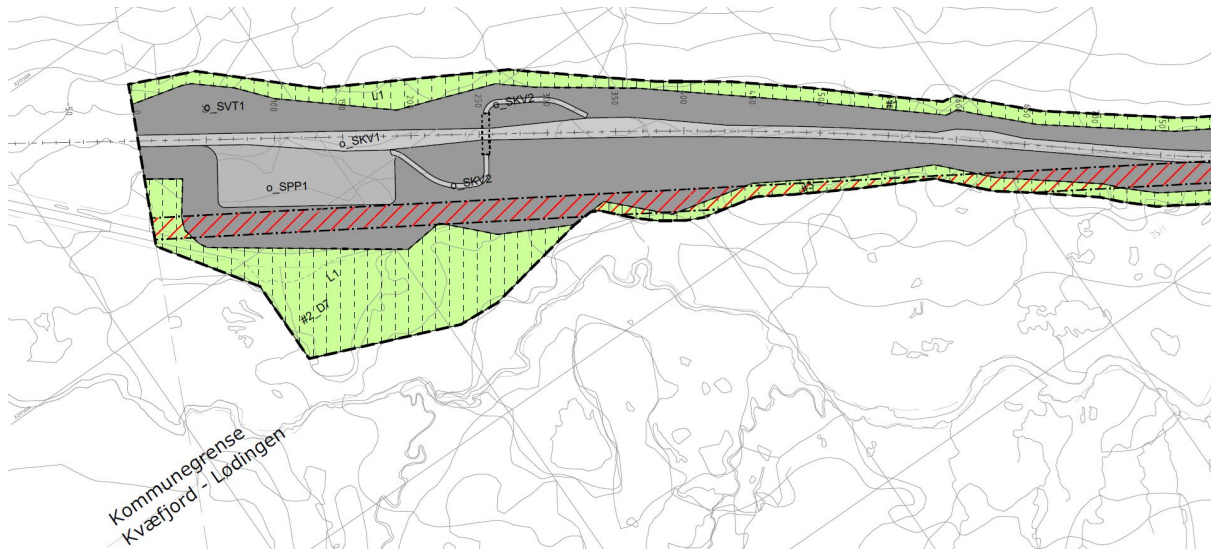
Ny veg er videreført som kjøreveg med tilhørende annen veggrunn- tekniske anlegg. Plassering og antall stopplommer er justert innenfor areal som allerede er regulert til vegareal

Bruer, kulverter og tunnel er regulert med bestemmelsesområder. Plankart i gjeldende plan for vertikalnivå 1 og vertikalnivå 3 erstattes/oppheves av ny plan. Reguleringsbestemmelsene er oppdatert med bestemmelsesområder for vertikalnivå.

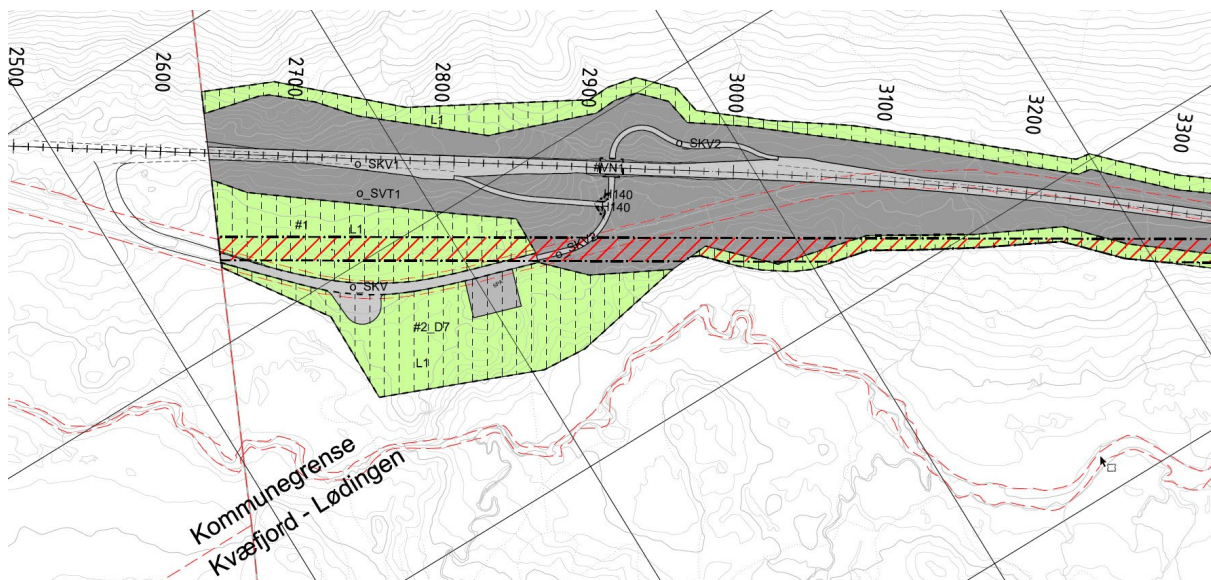
Faresone for høyspenningsanlegg er utvidet til 33 m for 132 KV luftlinje, jf. innspill fra Statnett til endring i Kvæfjord kommune.

2.2 Kanstadeidet

Ved Kanstadeidet foreslås det endringer av utfartsparkering, gang- og sykkelveg, bussholdeplass (nordvestlig retning) og undergang som krysser E10. Endringene er mellom profil ca. 2630 til 3130 i vegtegninger. Plankart for gjeldende plan og forslag til endring er vist i Figur 3 og Figur 4.



Figur 3: Gjeldende plankart.



Figur 4: Plankart - mindre reguleringsendring.

Det foreslås å flytte utfartsparkeringen som er regulert i gjeldende plan (o_SPP1) til dagens veg og parkeringslomme. Dagens veg vil benyttes som adkomst til ny utfartsparkering med avkjørsel fra Kvæfjord sin side av kommunegrensen. Ny utfartsparkering vil romme ca. 35 parkeringsplasser, inkludert 1 HC-plass, og kobles til gang- og sykkelveg system og holdeplasser. Dagens parkeringslomme gjenbrukes som snuplass. Endringen vil redusere inngrep i myr og redusere behov for oppfylling ved eksisterende høyspentmast. Antall parkeringsplasser vil også bli redusert.

Gang- og sykkelveg og bussholdeplasser flyttes og optimaliseres for å tilfredsstille krav til universell utforming. Undergang under E10 flyttes ca. 20 meter og bussholdeplass flyttes ca. 60 meter mot øst. Planområdet utvides nord grunnet skjæring tilhørende gang-/sykkelveg.

Tabell 1 beskriver virkninger/ konsekvens av endringen som foreslås, sammenlignet med gjeldende reguleringsplan.

Tabell 1: Virkninger/konsekvens av reguleringsendring ved Kanstadeidet, sammenlignet med gjeldende reguleringsplan.

Tema	Konsekvens	Forklaring (kunnskapsgrunnlag), usikkerheter
Nærmiljø og friluftsliv		Endringen vurderes til å være positiv for gang- og sykkelveg ved at man oppnår tilfredsstillende krav til universell utforming. Utfartsparkering flyttes til dagens veg og arealet reduseres og det reguleres nå ca. 35 parkeringsplasser, som er vurdert å være tilstrekkelig antall.
Landskapsbilde		Ingen vesentlig endring.
Kulturmiljø		Ingen endring.
Naturressurser		Ingen vesentlig endring.
Naturmiljø		Utfartsparkering flyttes til dagens veg og arealet reduseres. Endringen er positiv ved at nedbygging av myr blir redusert med ca. 9800 m ² .
Vannmiljø		Ingen vesentlig endring.
Forurensning (klimagass, utslipp til luft, jord og vann)		Reduserer CO ₂ -utslippet ved at areal for myr som nedbygd blir redusert med ca. 9800 m ² .
Folkehelse		Positiv ved at krav til universell utforming blir ivaretatt for bussholdeplasser og gang-/ sykkelveg. Utfartsparkering er et viktig positivt tiltak for folkehelse. 35 plasser er vurdert å være tilstrekkelig antall.
ROS		Planforslaget vurderes ikke å medføre endringer for risiko- og sårbarhet. Kommuneplanens arealdel for Lødingen viser faresone for skred i området. I følge NVE atlas er det aktsomhet for jord- og flomskred i sonen. I rapport til reguleringsplan «Skredfare og skredsikring, rv. 85/E10 Hålogalandsvegen, parsell 3. Der er det i kap. 6 beskrevet at det ikke er registrert skredhendelser ofte langs eksisterende veg selv godt innafør slike skredutløps-soner. Aktsomhetskart viser altså hovedsakelig ekstrem-situasjoner med skredutløp langt utover det vi normalt sikrer for på veg, og slike digitalt utformede kart er heller ikke sjekket i forhold til lokalt terreng og skredforhold. Skredfaglige totalvurderinger ut fra tilgjengelig kunnskap og bl.a. terrengeanalyser kan dermed konkludere med at skredfaren i slike områder er tilfredsstillende lav til at sikring for planlagt veg ikke er nødvendig. I kap. 6.8 skredområde 3G Selja er det beskrevet at E10 fra Gullsfjordbotn og østover gjennom Austerdalen er relativt lite skredutsatt. I kap. 7 er det beskrevet at sikkerhet mot skred der vegen legges i sidebratt terreng med mye avrenning, ivaretas med at vegen planlegges på fylling, med romslige grøfter og rør inkl. innløp, ca. profil 720 (i vegtegninger til gjeldende reguleringsplan). Sikkerhet mot skred vurderes å være ivaretatt ved at tiltak som beskrevet ovenfor ivaretas i prosjekteringen. Tiltak for overvannshåndtering dimensjoneres ut fra 200-årsflom med klimapåslag.
Teknisk infrastruktur		Ved å flytte utfartsparkeringen vil en unngå konflikt med høy oppfylling nær eksisterende høyspentmast. Endringen vurderes til å være positiv.
Samfunnsøkonomi		Gir reduserte utbyggingskostnader ved at behov for arealinngrep og fylling blir redusert. Dette gir positiv konsekvens.

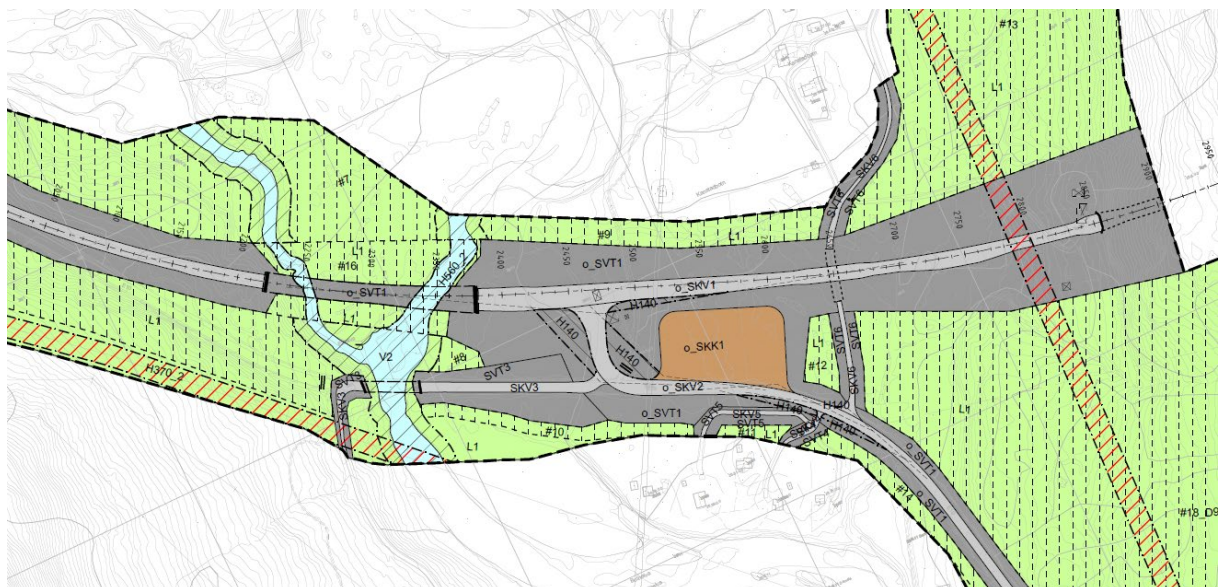
2.3 Kanstadbotn

Ved Kanstadbotn foreslås det endringer av kollektivknutepunkt og T-kryss til E10 med tilhørende sideveger. Endringene er mellom profil ca. 5000 til 5300 i vegtegninger. Plankart for gjeldende plan og forslag til endring er vist i Figur 5 og Figur 6.

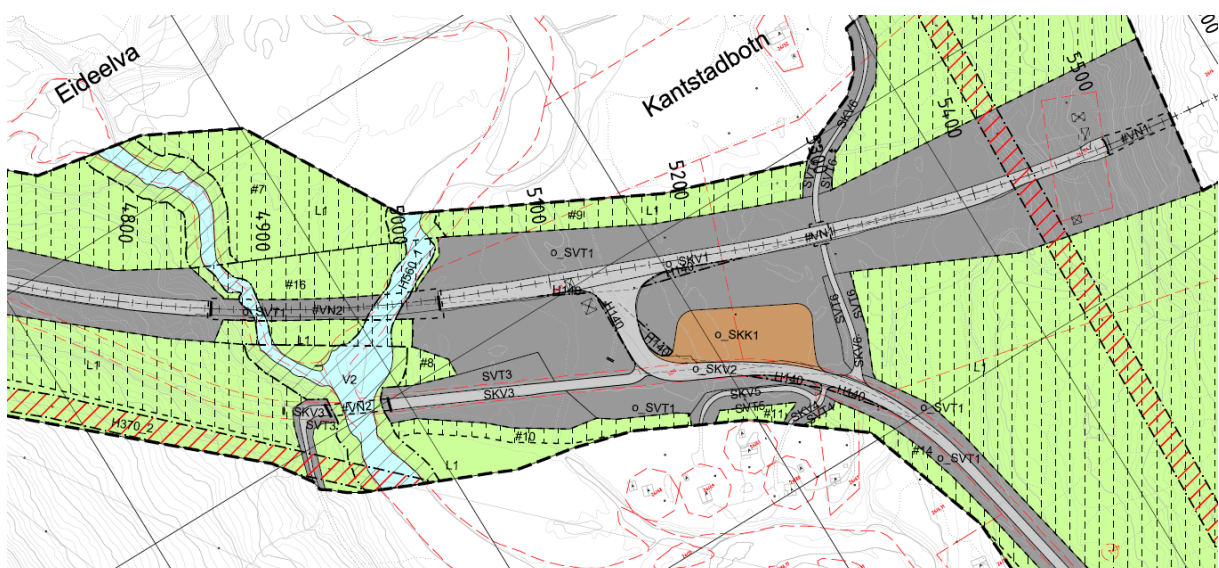
Det foreslås å flytte T-kryss ca. 40 meter nærmere tunnelen. Hensikten med er å bedre siktforholdene ved brua i vest og redusere behov for breddeutvidelse på brua. Dette gir betydelig besparelse av stål og betong slik at klimagassutslipp og utbyggingskostnad blir redusert.

Kollektivknutepunktet (o_SKK1) flyttes mot øst og komprimeres. Det legges til rette for 6 parkeringsplasser, inkludert 1 HC-plass, som er en økning med 1 plass. Arealendringene ligger i hovedsak innenfor areal som er regulert til vegformål og midlertidig anleggsområde. Alt berørt areal er ervervet av Statens vegvesen.

Tabell 2 beskriver virkninger/ konsekvens av endringen som foreslås, sammenlignet med gjeldende reguleringsplan.



Figur 5: Plankart, gjeldende.



Figur 6: Plankart, mindre reguleringsendring.

Tabell 2: Virkninger/konsekvens av reguleringsendring ved Kanstadbotn, sammenlignet med gjeldende reguleringsplan.

Tema	Konsekvens	Forklaring (kunnskapsgrunnlag), usikkerheter
Nærmiljø og friluftsliv		Veglinje flyttes ikke og det blir ingen vesentlige endringer for vegstøy. Endringen vurderes heller ikke å øke belastning av støy og støv i anleggsfase. Positivt at antall parkeringsplasser for bil og sykkel ved kollektivknutepunkt økes fra 5 til 6.
Landskapsbilde		Positiv ved bedre linjeføring for bru og veg, samt lettere bru.
Kulturmiljø		Ingen endring.
Naturressurser		Ingen vesentlig endring.
Naturmiljø		Båndlegging etter lov om naturvern for Heggedalselva berøres, men er avklart i gjeldende reguleringsplan. Endringen vurderes derfor ikke å berøre hensynet for området.
Vannmiljø		Ingen vesentlig endring.
Forurensning (klimagass, utslipp til luft, jord og vann)		Reduserer CO ₂ -utslippet ved at behov for stål og betong til brukonstruksjon blir redusert.
Folkehelse		Veglinje flyttes ikke og det blir ingen vesentlige endringer for vegstøy. Endringen vurderes heller ikke å øke belastning av støy og støv i anleggsfase. Positivt at antall parkeringsplasser for bil og sykkel ved kollektivknutepunkt økes fra 5 til 6.
ROS		Avstand mellom kryss og tunnel er ivaretatt iht. krav i Statens vegvesen håndbøker. Kollektivknutepunktet er en naturlig plass og bruke som oppsamlingsplass ved uønskede hendelser i tunnelen, dette innbefatter mulighet for landingsplass for helikopter og oppmarsj av andre kjøretøy og annet materiell knyttet til en uønsket hendelse i tunnelen. Det vil fortsatt være plass iht. gjeldende krav og forskrifter. Helikopter vil kunne lande på kollektivknutepunkt. Planforslaget vurderes for øvrig ikke å medføre endringer for risiko- og sårbarhet.
Teknisk infrastruktur		Ingen vesentlig endring.
Samfunnsøkonomi		Flytting av krysset reduserer behov for siktutvidelse over bru, og dermed blir konstruksjonen og utbyggingskostnader redusert.

3 Oppsummering

Tabell 3 viser arealformålsinndelingen til gjeldende reguleringsplan og reguleringsendringen. Siste kolonne viser endringene for ny plan i sammenlignet med gjeldende reguleringsplan.

- Arealformål «Kjøreveg» øker grunnet gjenbruk av eksisterende veg til adkomst for utfartsparkering ved Kanstadeidet.
- Formål «Gang- og sykkelveg» er tilført planforslaget
- Areal til «Kollektivknutepunktet» reduseres grunnet optimaliseringer.
- Areal til «Parkeringsformål» reduseres da utfartsparkering flyttes til dagens veg. Inngrep i myr og behov for oppfylling ved eksisterende høyspentmast blir redusert.
- «Frisikt» reduseres grunnet flytting og optimalisering av kryss Kanstadbotn.
- Hensynsone for «Høyspenningsanlegg» øker på grunn av utvidelse av sonen fra 16 m til 33 m for 132 KV.

Tabell 3: Arealformålinndeling for gjeldene reguleringsplan (2017 og 2019) og mindre reguleringsendring (2024).

Arealformål	Reguleringsplan (2017) med endring (2019), areal (daa)	Mindre endring 2024, areal (daa)	Økning/ reduksjon, daa
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur			
Kjøreveg	36,0	37,5	+ 1,5
Gang-/sykkelveg	-	1,1	+ 1,1
Annen veggrunn - tekniske anlegg	164,0	163,3	- 0,7
Kollektivknutepunkt	5,3	3,8	- 1,5
Parkeringsplasser	5,5	0,9	- 4,4
Sum samferdsel:	210,8	206,5	- 4,3
§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift			
5100 - LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag	482,0	487,0	+ 5,0
§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone			
Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	9,5	9,5	0
Totalt	702,3	703,1	+ 0,9
Hensynsoner			
Frisikt	2,4	0,8	- 1,6
Høyspenningsanlegg	39,3	66,2	+ 26,9
Hensyn reindrift	22,9	22,9	0
Bevaring naturmiljø	21,0	21,0	0

Endringene ved Kanstadeidet innebærer at eksisterende veg og parkeringslomme gjenbrukes som utfartsparkering, erstatter regulert SPP1 i gjeldende plan, at bussholdeplass med tilhørende gang- og sykkelveger flyttes og optimaliseres for å tilfredsstille krav til universell utforming. Ved Kanstadbotn flyttes krysset noe nærmere tunnelen, kollektivknutepunkt komprimeres og flyttes noe mot vest slik at brukonstruksjonen blir mindre.

Endringene vurderes å være positive for universell utforming, naturmiljø og utslipp av CO₂.

Endringen vurderes ikke å berøre hensynet til viktige natur- og friluftsområder negativt. Endringen vurderes i sum ikke å medføre vesentlige endringer for kulturmiljø, naturressurser herunder reindrift, forurensning, folkehelse eller risiko- og sårbarhet.

Endringen vurderes ikke å ha nevneverdige negative konsekvenser for noen berørte parter eller interesser. Den vurderes ikke å være i strid med nasjonale eller viktige regionale interesser. Videre vurderes endringen å være positiv for gjennomføringen av planen og samfunnsøkonomi. Endringen vurderes ikke å gå utover hoveddrammene i planen. Endringen vurderes i sum å være positiv for miljø og samfunn.