



Statens vegvesen

Planprogram detaljregulering

Fastsatt



E6 Ulvsvågskaret

Parsell: Kvannelv-Ulvsvåg

Kommune: Hamarøy og Tysfjord

Innhold

Innhold.....	2
1 INNLEDNING.....	3
1.1 Bakgrunn.....	3
1.2 Fastsetting av planprogrammet.....	4
2 PLANPROGRAM.....	5
2.1 Hva er et planprogram	5
2.2 Formålet med planprogrammet.....	5
3 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET	6
3.1 Planområdet	6
3.2 Bakgrunn for planarbeidet.....	8
3.3 Målsetting for planarbeidet	9
3.4 Valg av vegstandard	9
4 RAMMER OG PREMISSE FOR PLANARBEIDET	11
4.1 Nasjonale mål og retningslinjer	11
4.2 Nasjonal transportplan.....	11
4.3 Planstatus for området	13
5 UTREDNINGSTEMA OG PROBLEMSTILLINGER.....	15
5.1 Alternativer	15
5.2 Konsekvensutredninger.....	15
5.3 Metode for konsekvensutredning	18
5.4 Tema som skal behandles i planbeskrivelsen	19
6 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING	20
6.1 Planprosess	20
6.2 Medvirkning	21

1 INNLEDNING

1.1 Bakgrunn

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3–7 har Statens vegvesen i samarbeid kommunene startet planarbeid for detaljregulering av E6 Ulvsvågskaret. Planområdet i oppstarten omfatter strekningen Kvannelv–Ulvsvåg i kommunene Hamarøy og Tysfjord.

Planarbeidet omfattes av forskrift om konsekvensutredning. Forslag til planprogram har derfor vært på høring og lagt ut til offentlig ettersyn samtidig med varsel om oppstart av planarbeidet.

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for ombygging av E6 over Ulvsvågskaret. Reguleringen skal også ta hensyn til nærings- og boligarealer og kollektivholdeplass i Ulvsvåg.

Statens vegvesen foreslo utredninger iht. forskrift om konsekvensutredning for fagfeltene *landskapsbilde, naturmangfold, kulturminner* og *reindrift*. Andre aktuelle tema behandles i planbeskrivelsen.

Forslag til planprogram var sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn fra 1.6. – 10.8.2019. Dokumentene var tilgjengelig på vår nettside

<https://www.vegvesen.no/Europaveg/e6ulvsvagskaret> , på kommunenes nettside

<https://www.hamaroy.kommune.no/> og <https://www.tysfjord.kommune.no/>

Torsdag 20. juni 2019 var det informasjonsmøte om planarbeidet på Ulvsvåg grendehus.

Det kom inn totalt 18 skriftlige merknader og innspill. Merknadene er referert og kommentert i heftet *Merknadsbehandling* datert 30.9.19. Revidert planprogram inneholder ingen større endringer, men det er tatt inn noen presiseringer, jf. kapittel 4 i merknadsheftet:

- I kapittel 5.1 er det tilføyd et nytt siste avsnitt: *Alternativsutredningen skal dokumenteres i en egen rapport, der det kommer fram hvilke vurderinger som er gjort og begrunnelsen for valg av løsning.*
- I kapittel 5.4 er klima og energi tatt inn som eget punkt under avsnittet Andre aktuelle tema: *Hvordan det er tatt hensyn til framtidige klimaendringer, og tiltakets påvirkning på energibehov og utslipp av klimagasser.*
- I kapittel 6.2, 2. avsnitt er det tilføyd: *Det er et mål at barns og unges interesser spesielt skal kartlegges og ivaretas.*

1.2 Fastsetting av planprogrammet

Planprogrammet ble fastsatt av kommunestyret i Hamarøy i møte 31.10.19, som sak nr. 52/19.

Tysfjord kommune rakk ikke å behandle saken i siste kommunestyre før Tysfjord opphører som egen kommune. Det mangler derfor formelt vedtak etter plan- og bygningsloven for den delen av planområdet som tilhører Tysfjord kommune fram til 31.12.19, og som da overføres til Hamarøy.

Formannskapet i Tysfjord ga en uttalelse til saken i sitt siste møte 8.10.19. Foruten å uttrykke ønske om utvidelse av prosjektet er det ingen merknader til planprogrammet. Utvidelse av prosjektet er ikke aktuelt da det ligger utenfor rammene for planen.

Nye Hamarøy kommune kan eventuelt stadfeste planprogrammet på nytt etter 1.1.2020, for området som mangler vedtak. Manglende vedtak av planprogrammet har ingen betydning for vedtak av reguleringsplan.

Vedtatt planprogram er å finne på prosjektets nettside
<https://www.vegvesen.no/Europaveg/e6ulvsvagskaret>

2 PLANPROGRAM

2.1 Hva er et planprogram

Et planprogram er egentlig en plan for prosessen og planleggingen. Planprogrammet utgjør første steg i arbeidet med detaljregulering for E6 strekningen Kvannelva – Ulvsvågskaret.

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 kommunene Hamarøy og Tysfjord.

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

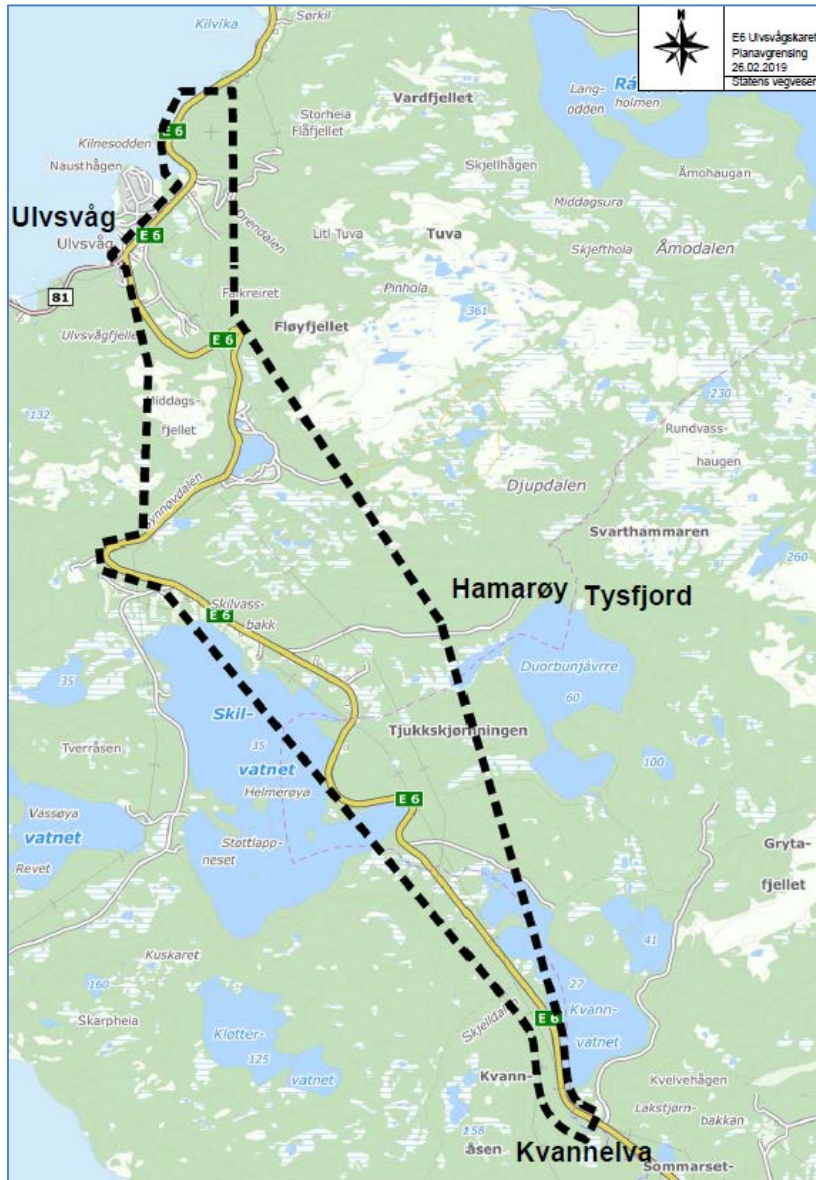
Formålet med planprogrammet er å

- klargjøre formålet med planleggingen 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 Planområdet



Figur 1 Planområdet Kvannelva–Ulvsvåg

Planområdet ved oppstart strekker seg fra Kvannelva i sør forbi Kilnesodden i nord. Området har i hovedsak karakter av naturlandskap med skog, myrområder, hav, innsjøer og fjell og med litt spredt bebyggelse. Unntaket er bygda Ulvsvåg som ligger ved starten av oppstigningen til skaret fra nord. Ulvsvåg er også et trafikalt knutepunkt med vegforbindelse vestover i kommunen der bl.a. kommunesenteret Oppeid ligger. Dagens E6 strekker seg fra havnivå til 200 m høyde og passerer også gjennom Skillvassbakk, med spredt bebyggelse. Det er også noen landbruksarealer og spredtbugde hytter innenfor området.

Området er i oppstarten relativt stort da det skal sikres areal til deponiområder for overskuddsmasser. Planområdet blir justert i henhold til endelig trasèvalg.



Figur 2 Ulvsvåg mot sørøst. Problematisk sving på E6 ned fra Ulvsvågskaret ses opp til høyre (Kartfoto: Nordlandsatlas)



Figur 3 Skilvassbakk og Ulvsvågskaret, retning nordøst (Kartfoto: Nordlandsatlas)

3.2 Bakgrunn for planarbeidet

Siden transport med hest og kjerre tok slutt og motorisert ferdsel overtok har vegstrekningen vært problematisk for fremkommelighet vinterstid, særlig for tunge kjøretøy. Stigningen opp til Ulsvågskaret (212 moh) er hyppig stengt vinterstid pga. av berging av tunge kjøretøy.

Strekningen inngår i konseptvalgutredning (KVU) E6 Mørsvikbotn–Ballangen, som ble vedtatt av Regjeringen i 2013. Av KVU framgår det at E6 skal bygges ut til vegnormal standard i dagens korridor, med tunnel under bl.a. Ulsvågskaret. Effektmålene er redusert reisetid for næringstransport og bedre regularitet og robusthet. Indikator er reduksjon av stigninger som er flaskehalser for tungtransport.

Ulsvågskaret er prioritert som nr. 3 av flaskehalsprosjektene på strekningen.

KVU beskriver fire krav som skal dekke viktige behov:

God forbindelse for lokalbefolkning og lokalt næringsliv, opprettholde kundegrunnlag for reiselivsnæring, færre trafikkulykker og reduserte klimagassutslipp



Figur 4 Strekning for KVU for E6 Mørsvikbotn–Ballangen

E6 Ulsvågskaret har siden 90-tallet vært omtalt i en rekke vegutviklingsplaner, sist i Nasjonal transportplan (NTP) 2018–2029 (kapittel 4.2).

3.3 Målsetting for planarbeidet

Hovedformålet med planarbeidet er å

- avklare trase og detaljregulere ny E6 mellom Kvannelv og Ulvsvåg i tunnel gjennom Ulvsvågskaret, herunder avklare arealbruk for ny E6 i Ulvsvåg sentrum
- utrede konsekvenser og innarbeide eventuelle avbøtende tiltak i planen

Samfunns mål

Prosjektet E6 Ulvsvågskaret skal som en del av E6 Mørsvikbotn–Ballangen bidra til at E6 er et transportsystem som knytter landsdelen og regionen sammen på en god måte og gir gode vekstvilkår for næringslivet. Vegens standard og plassering skal også tilpasses lokale behov for areal og næringsutvikling.

Effektmål

Effektmål	Indikator
Reduksjon i reisetid	Redusert reisetid på strekningen i en normalsituasjon
Bedre regularitet, robusthet og framkommelighet	Fjerne dagens E6 over Ulvsvågskaret med stigning definert som flaskehalser for tungtransport. Redusere risiko for uforutsette hendelser som medfører stengt veg.
Redusere klimagassutslipp	Beregnet klimagassutslipp for ny veg skal være lavere enn nåsituasjonen gitt samme trafikkmengde

3.4 Valg av vegstandard

Vegstandard danner grunnlaget for beregninger og analyser som gjøres i planen. Valg av vegstandard baseres på framskrevne trafikktall og ønsket hastighet. Det er registrert ca. 1300 kjøretøy i døgnet på vegstrekningen. Med bakgrunn i prognoser for trafikkvekst er trafikkutviklingen beregnet til ca. 1500 kjøretøy i døgnet fram mot år 2050. Tungbilandelen (kjøretøy over 5,5 m) er på 23 %. Ut fra disse kriteriene vil følgende legges til grunn:

Veg

Standardklasse:	H1 – 80 km/t – ÅDT: 0 - 6000
Standardklasse:	H1 – 90 km/t – ÅDT: 0 - 6000*
Vegbredde:	8,5 m
Dimensjonerende typekjøretøy:	VT (Vogntog)
Maksimal stigning:	6 %
Tilknytninger:	Krysstype vurderes i planen

*) Hastighet 90 km/t skal tilstrebes, dette gjelder særlig tunnelen og planområdet sør for tunnelen.

Tunnel

Tunnelen foreslås bygget etter tunnelklasse B, med tunnelprofil T9,5. Dimensjoneringsparametre framgår av tabell.

Tunnelklasse B – Tunnelprofil T9,5

Parameter	HB N100, H1
Dimensjonerende hastighet ny veg	80 km/t
Vegbredde	9,50 m
Feltbredde/kjørefelt	3,25 m
Skulder	1,00 m

Gang- og sykkeltrafikk og kollektivtrafikk

Gjennom planarbeidet skal det avklares hvordan gang- og sykkeltrafikk skal avvikles innenfor planstrekningen.

I Ulvsvåg skal det utredes mulig knutepunkt for kollektivtrafikk/bussholdeplass, i området for tilknytning til fv. 81.

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 E6 Ulsvågskaret.

4.1 Nasjonale mål og retningslinjer

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

Prosjektet E6 Ulsvågskaret er omtalt i gjeldende Nasjonal transportplan (NTP) 2018–2029. Iht. NTP skal prosjektet finansieres med statlige midler innenfor en ramme på 1250 mill. kr (2017–kroner) i perioden 2024–2029. NTP rulleres hvert 4 år, og neste revisjon vil skje i 2021.



Siste del av planperioden

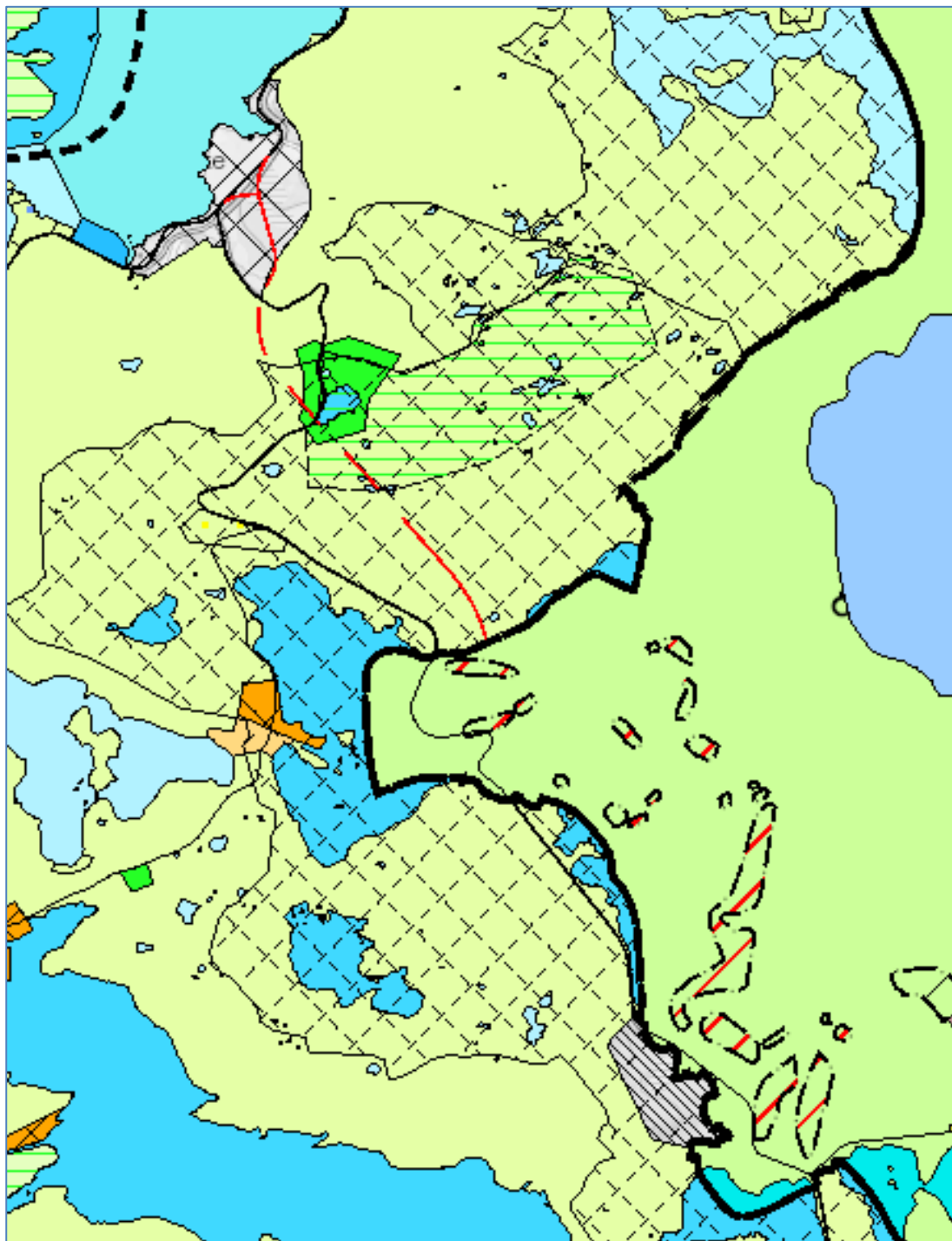
Prosjektet E6 Kråkmofjellet sør i Nordland omfatter utbedringer av E6 sør for Kråkmofjellet.

Prosjektet E6 Ulvsvågskaret i Nordland omfatter bygging av tunnel på E6 i Ulvsvågskaret.



4.3 Planstatus for området

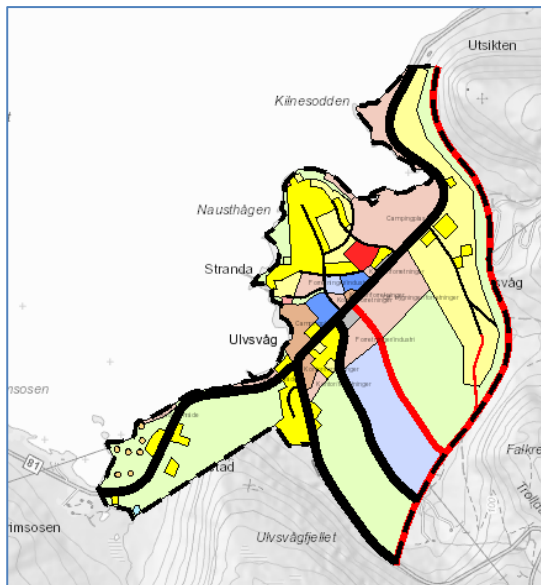
Området berører kommuneplanens arealdel, kommunedelplan og reguleringsplaner.



Figur 6 Utsnitt av kommuneplanens arealdel for Hamarøy og Tysfjord kommuner.

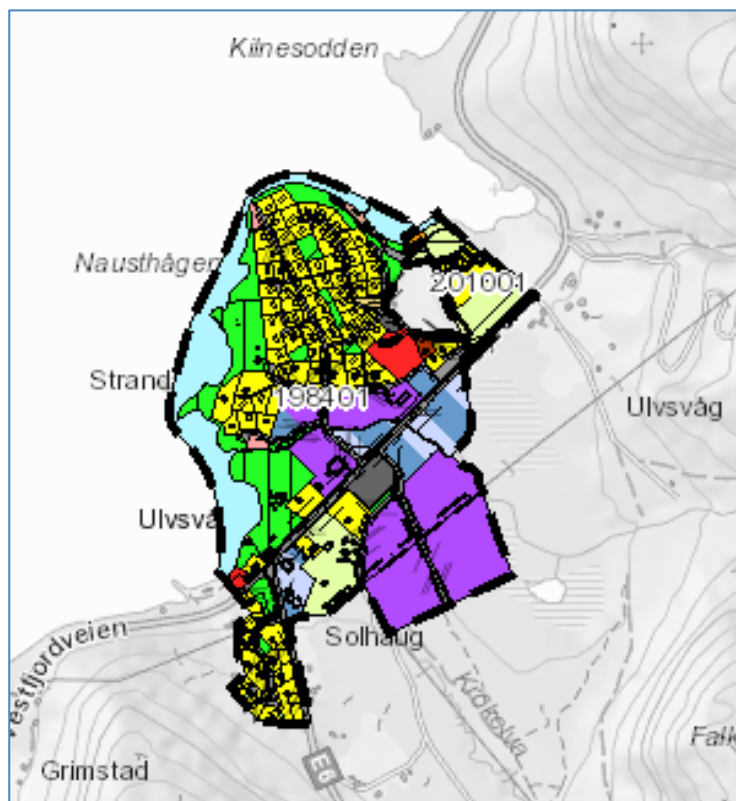
I begge kommuneplanene er planstrekningen i all hovedsak satt av til LNFR områder (landbruk, natur, friluftsliv, reindrift).

I Ulsvåg er det en egen kommunedelplan for Ulsvåg sentrum (plan-ID 198902). Områdene er i hovedsak avsatt til næringsformål og boligformål.



Figur 7 Kommunedelplan for Ulsvåg

Det er to gjeldende reguleringsplaner for Ulsvåg sentrum: Reguleringsplan for Ulsvåg (plan-ID 198401) og reguleringsplan for Normanngården (plan-ID 201001). Områdene er for det meste regulert til boligformål og næringsformål.



Figur 8 Reguleringsplaner for Ulsvåg

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

Innenfor panområdet vist i kapittel 3.1 skal alternativer utredes så langt som nødvendig for å velge ett av dem for detaljregulering. Det foreligger ikke alternativer å presentere ennå. Så langt går vi ut fra at det blir en eller to tunneller og at vegen gjennom Ulvsvåg legges om. Vegtrasè og plassering av tunnelen(e) er åpent.

Hamarøy kommune ønsker å legge til rette for næringsutvikling i Ulvsvåg. Det er også flere private initiativ for tilrettelegging for boligbygging. Plassering av ny E6 er en viktig premisse for all arealbruk og næringsliv i bygda. Det er derfor viktig for utviklingen at E6-traseen blir avklart så snart som mulig.

Belutningsgrunnlag for trasèvalg vil, i tillegg til konsekvensutredningen, bl.a. være innkomne innspill, resultat av undersøkelser, kost/nyttevurderinger og måloppnåelse.

Referansealternativ

Et referansealternativ (null-alternativ) skal beskrives som sammenligningsgrunnlag for konsekvensanalysene. Dette tar utgangspunkt i dagens situasjon og beskriver konsekvensen hvis tiltaket ikke gjennomføres.

Alternativsutredningen skal dokumenteres i en egen rapport, der det kommer fram hvilke vurderinger som er gjort og begrunnelsen for valg av løsning.

5.2 Konsekvensutredninger

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

En konsekvensutredning skal i følge 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.

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 2015 med truet status kategori nær truet (NT) og sjeldnere. 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.)
- befaringer
- kontakt med fylkesmannen for opplysninger som ikke ligger i offentlige baser
- kontakt med kommunen og lokalkjente som kan ha supplerende opplysninger om naturmangfold i planområdet, blant annet viktige beite- og trekkområder for elg
- nærmere feltundersøkelser og dokumentasjon av kjente naturverdier, eksempelvis rik lavflora ved Langvika (Skilvatnet) oppdaget ved tidligere befarings.

Retningslinjer som gir føringer for utredning og planlegging:

- Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven)
- Forskrift om retningslinjer for vernede vassdrag
- Den europeiske landskapskonvensjonen
- St. meld. nr. 26 (2006–2007) Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand
- St. meld nr. 21 (2011–2012) Norsk klimapolitikk
- EUs Vannrammedirektiv og Vannforvaltningsforskriften

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.

Naturressurser – reindrift

Temaet naturressurser omhandler pr. definisjon landbruk, fiske, havbruk, reindrift, vann, berggrunn og løsmasser som ressurser. Det legges opp til at reindrift konsekvensutredes i denne planen, mens det som er aktuelt av andre naturressurser omtales i planbeskrivelsen.

Inngrep og uro har de siste årene økt betydelig og ført til varig reduksjon av arealer og økte forstyrrelser for reindriften, som er en arealkrevende næring. Under temaet reindrift registreres beiteområder (ulike årstidsbeiter), beitehager, kalvingsområder, trekkleier, drivingsleier, oppsamlingsområder og andre viktige funksjonsområder. Viktige kilder er karttjenesten hos NIBIO, reindriftsforvaltningen, reinbeitedistriktene og –utøverne.

Reindriften i Stajggo–Hábmer reinbeitedistrikt har interesser i området. Der hvor reindriftsinteresser blir berørt skal de samlede effektene av planer vurderes. Kvalitetssikring av reindriften arealinteresser gjennomføres i samarbeid med reinbeitedistriktet.

Reindriftsforvaltningen inviteres også til å delta. Tilpasninger av vegtiltaket samt utforming av avbøtende tiltak planlegges i dialog med næringen.

Det gjøres vurderinger av hvordan det planlagte tiltaket påvirker registrert verdi, og hvilken konsekvens tiltaket antas å medføre. I denne sammenheng skal det også legges vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen, herunder samisk bruk.

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 anlysen 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 for og bestille undersøkelser etter kulturminnelovens § 9 (undersøkelsesplikten) hos kulturminnemyndighetene (Nordland fylkeskommune og Sametinget).

5.3 Metode for konsekvensutredning

Utredningen utføres med utgangspunkt i Forskrift for konsekvensutredning og standard metode for konsekvensanalyse definert i Statens vegvesens [håndbok V712 Konsekvensanalyser](#) (versjon 2018). Utredningen utføres av fagpersoner med kompetanse innenfor hvert fagområde. De aktuelle KU-tema utredes etter følgende struktur:

Verdier kartlegges og deles inn i delområder for hvert fagtema. Delområdenes verdi vurderes på en femdelt skala; uten betydning – noe – middels – stor – svært stor.

Tiltakets påvirkning på hvert delområde vurderes på en femdelt skala; forbedret – ubetydelig endring – noe forringet – forringet – sterkt forringet og dette gir i en konsekvensvifte en konsekvens for hvert delområde (fire minus til fire pluss). Deretter gis en samlet vurdering for hvert alternativ innenfor hvert fagtema på en åttedelt skala fra stor positiv konsekvens til kritisk negativ konsekvens.

Til slutt sammenstilles alle fagtema til samlet konsekvens for hvert alternativ. Dette skal til slutt vurderes sammen i den samfunnsøkonomiske analysen som sammen med vurdering av

måloppnåelse skal lede fram til anbefaling av alternativ. For nærmere beskrivelse av metoden vise til V712 kapittel 6.2.

5.4 Tema som skal behandles i planbeskrivelsen

I tillegg til de særskilte utredningstemaer som er beskrevet i kapittel 5.1 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.

Risiko og sårbarhet

Risiko- og sårbarhetsanalyse gjøres som en del av reguleringsplanarbeidet. Sentrale tema er blant annet trafiksikkerhet, grunnforhold, flom/skred og eventuelt andre naturfenomener, forurensning og støy.

Grunnforhold

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

Friluftsliv/by- og bygdeliv

Områder som er i bruk til friluftsliv eller nærmiljøaktivitet i eller nær planområdet kartlegges, herunder skoler og barnehagers bruk. Eksempelvis skianlegg og lekeplasser, skolevei, turområder, rasteplasser og turstier registreres og virkning av vegbygginga beskrives.

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.

Trafiksikkerhet, trafikale virkninger og framkommelighet

Det skal redegjøres for dagens trafiksituasjon og endringer som følge av tiltaket. Trafiksikkerhetsanalyse gjennomføres som egen prosess.

Andre aktuelle tema

Et utvalg av aktuelle tema som behandles i planbeskrivelsen:

- Kost/nyttevurdering
- Grunnerverv og erstatning
- Massehåndtering, deponiområder, midlertidige rigg- og anleggsområder
- Støy – virkning av trafikkstøy og behov for tiltak
- Trafikkavvikling i anleggsperioden
- Omklassifisering av avlastet veg
- 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 planforslag oversendes til kommunene for fastsetting.

Fastsatt planprogram gir føringer for det videre planarbeidet. 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 Hamarøy kommune for sluttbehandling og vedtak i kommunestyret (Tysfjord kommune opphører 1.1.20).

Det tas sikte på å legge forslag til reguleringsplan og konsekvensutredning ut til offentlig ettersyn vår/sommer 2021, og at planen kan vedtas innen utgangen av oktober 2021.

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. Hamarøy 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:

- | | |
|--|---------------------|
| • Planprogram vedtatt | September 2019 |
| • Feltarbeid og registreringer | Sommer 2019 og 2020 |
| • Utarbeidelse av reguleringsplan inkl. KU | Fram til mars 2021 |
| • Høring og offentlig ettersyn | Mars-mai 2021 |
| • Vedtak reguleringsplan | Oktober 2021 |

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.

6.2 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.
- Egne møter med kommunen og næringsliv angående arealbruk i Ulvsvåg.
- Nordland fylkeskommune samferdselsavdeling involveres i spørsmålet om kollektivholdeplasser.
- Møter og dialog med øvrige myndigheter, og med berørt 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/e6ulvsvagskaret>
- Informasjon om prosjektet legges ut på kommunenes nettsider.
- Ved oppstart og offentlig ettersyn er utskrift av dokumentene tilgjengelig på kommunehuset på Oppeid.



Statens vegvesen
Region nord
Ressursavdelingen
Postboks 1403 8002 BODØ
Tlf: (+47) 22073000
firmapost-nord@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen