



Statens vegvesen



Nordland
FYLKESKOMMUNE

FORSLAG TIL PLANBESKRIVELSE



Anne Kjersti Løvstad, Statens vegvesen

DETALJREGULERING

Fv. 82 delstrekning A

Sortland-Holmen

Sortland kommune vedtatt 15.06.2017

Kommunestyresak 038/17

1 Sammendrag	2
2 Innledning	2
3 Bakgrunn for planforslaget	5
3.1 Planområdet	5
3.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for Sortland bru–Holmen	5
3.3 Målsettinger for planforslaget	6
3.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning	7
4 Planprosess og medvirkning	7
5 Rammer og premisser for planarbeidet	8
6 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet	8
6.1 Beliggenhet.....	8
6.2 Dagens - og tilstøtende arealbruk	9
6.3 Trafikkforhold	9
6.4 Teknisk infrastruktur	9
6.4.1 Kabler og luftspenn.....	9
6.4.2 Vann og avløp	10
6.4.3 Bruer	10
6.5 Landskapsbilde.....	10
6.6 Nærmiljø/friluftsliv	12
6.7 Naturmangfold	12
6.8 Kulturmiljø	13
6.9 Reindrift	14
6.10 Jordbruk	15
6.11 Grunnforhold.....	16
6.12 Støy	16
7 Beskrivelse av forslag til detaljregulering.....	16
7.1 Planlagt arealbruk.....	16
7.2 Tekniske forutsetninger.....	18
7.3 Nærmere beskrivelse av planstrekningen	21
8 Virkninger av planforslaget - arealbruk og løsninger.....	23
8.1 Framkommelighet.....	23
8.2 Samfunnsmessige forhold	23

8.3 Naboer.....	24
8.4 Byggegrenser.....	26
8.5 Gang- og sykkeltrafikk.....	26
8.6 Kollektivtrafikk	26
8.7 Landskap/bybilde	27
8.8 Nærmiljø/friluftsliv	28
8.9 Naturmangfold	28
8.10 Kulturmiljø	28
8.11 Naturressurser.....	29
8.12 Støy og vibrasjoner	31
8.13 Massehåndtering	33
8.14 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse.....	33
9 Gjennomføring av forslag til plan	34
9.1 Framdrift og finansiering	34
9.2 Utbyggingsrekkefølge.....	35
9.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden	35
9.4 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)- og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen.....	35
Ytre miljø (YM-plan).....	35
Sikkerhet-, helse og arbeidsmiljøplan (SHA)	36
10 Sammendrag av forhåndsmerknader	37
11 Vedlegg	48

1 Sammendrag

Utbedring av fylkesveg 82 på strekningen Sortland bru til Risøyhamn bru er et utbedringsprosjekt hvor vegen skal forsterkes og utbedres til 6,5 m bredde. Det er dårlig vegstandard (bredde, uoversiktlige svinger, dype spor) og redusert bæreevne på strekningen. Strekningen byr på utfordringer for drift og vedlikehold, spesielt vinterstid. Reguleringsplanen avsetter areal for nødvendig breddeutvidelse samt gang- og sykkelveg. Nordland fylkeskommune skal eie areal avsatt til vegformål. I tillegg er det visst hvor det kan være behov for å leie sideareal til rigg, interimsveg (midlertidig veg i anleggsperioden), mellomlagring av masser og eventuell deponering av masser. Dette leiearealet skal istandsettes, revegeteres og tilbakeføres til LNFR (landbruk, natur, friluftsliv og reindrift).

2 Innledning

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3–7 har Statens vegvesen på oppdrag fra Nordland Fylkeskommune og i samarbeid med Sortland kommune, utarbeidet detaljreguleringsplan for fv.82, delstrekning Sortland–Holmen.

Hva er en detaljregulering?

En detaljregulering er et detaljert plankart med planbestemmelser og planbeskrivelse.

Detaljregulering skal følge opp og konkretisere overordnet arealdisponering i kommuneplanens arealdel, kommunedelplan eller områderegulering. Formålet med en detaljregulering er derfor å fastsette mer i detalj hvordan arealet innenfor planområdet skal utnyttes eller vernes. Detaljreguleringen er også i mange tilfeller nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging, blant annet ved eventuell ekspropriasjon av grunn.

Foreliggende detaljregulering for fv.82 Sortland bru–Holmen inngår som en av flere planområder i prosjektet for Sortland bru – Risøyhamn, der to av planområdene er ferdigregulert (Holmen – Maurnes og Maurnes–Reinsnes). Formålet med planarbeidet er å forsterke og utbedre vegen.

Statens vegvesen er ansvarlig for saksbehandling fram til oversending til kommunen for politisk behandling.

Oppstart av planarbeidet ble i henhold til Plan- og bygningsloven § 12-8 annonsert i Bladet Vesterålen og Andøyposten og den 09.03.15. I tilknytning til oppstart ble det gjennomført folkemøte 10.03.15

Varsel om oppstart av reguleringsplanlegging ble sendt ut til offentlige instanser samt grunneiere og andre berørte.

Planforslaget består av følgende deler:

- Plankart, datert 28.04.17
- Reguleringsplanbestemmelser, datert 28.04.17
- Planbeskrivelse, datert 28.04.17
- Tegningshefte (B, C, E og F tegninger), datert 28.04.17

For oversikt over alle vedlegg se kap 12

Prosjektgruppa for utarbeidelse av planforslaget:

Navn	Firma	Fagansvar
Stine Havelin	Statens vegvesen	Prosjektledelse
Martha Stalsberg	Statens vegvesen	Planleggingsledelse
Thorbjørn With–Dahl	Statens vegvesen	Vegplanlegging, plankart, VA/drenering.
Elisabeth Johnsen	Statens vegvesen	Vegplanlegging, plankart
Anne Kjersti Løvstad	Statens vegvesen	Landskap
Knut Hågensen	Statens vegvesen	ROS
Trond Aalstad	Statens vegvesen	Naturmiljø og naturressurser
Tom Andre Edvardsen	Statens vegvesen	Kulturmiljø
Konsulenter	Brekke & Strand Akustikk AS	Støy
Asbjørn Nilssen Fagkontakt støy	Statens vegvesen	Støy
Morten Kristiansen	Statens vegvesen	Byggeledelse
Magne Berg	Statens vegvesen	Drift og vedlikehold
Henrik Lissman	Statens vegvesen	Geoteknikk/vegteknologi
Gunnar Aamodt Andersen	Statens vegvesen	Veg- og materialteknologi
Linda Hansen	Statens vegvesen	Bru
Ingvild Masdal	Statens vegvesen	Grunnerverv
Birger Kristensen	Statens vegvesen	Elektro

Planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i tiden 30.januar –13.mars 2017 på følgende steder:

- Sortland kommune, servicetorget, rådhuset
- Statens vegvesen, Sortland trafikkstasjon
- Internett: <http://www.vegvesen.no/Fylkesveg/fv82sortlandrisoyhamn>

Varsel om offentlig ettersyn blir kunngjort i Bladet Vesterålen og Andøyposten. Grunneiere og rettighetshavere vil få skriftlig melding om dette. Planforslaget blir samtidig sendt ut på høring til offentlige instanser.

Eventuelle merknader til planforslaget må innen 13.03.2017 sendes skriftlige til:

Statens vegvesen Region Nord
Postboks 1403

8002 Bodø

Eller: firmapost-nord@vegvesen.no

Bruk merknadstekst: «Merknader til forslag til detaljregulering for Fv.82 Sortland – Risøyhamn».

Spørsmål til planforslaget kan rettest til:

Kontaktperson i Statens vegvesen: Martha Stalsberg, tlf. 48 09 57 86.

e-post: martha.karevik.stalsberg@vegvesen.no

Kontaktperson i Sortland kommune:

Raina Kristensen tlf. 76 10 91 11

e-post: raina.kristensen@sortland.kommune.no

Jan Harry Johansen tlf. 76 10 91 05

e-post: jan.harry.johansen@sortland.kommune.no

Statens vegvesen lager en oppsummering av innkomne merknader, og foretar eventuell justering av planforslaget før dette sendes kommunen for politisk behandling.

Kommunens vedtak kan påklages til Miljøverndepartementet iht. Plan- og bygningsloven § 12-12. Avgjørelsesretten i klagesaker er delegert til Fylkesmannen.

Eventuell klage stiles til Nordland Fylkesmannen og sendes til kommunen.

3 Bakgrunn for planforslaget

3.1 Planområdet

Planområdet ligger i Sortland kommune i Nordland fylke. Parsellen starter ved Sortland bru og følger fylkesveg 82 til Holmen i Hognfjorden. Parsellen er ca. 6 km lang. Parsellen inngår i et større utbedringsprosjekt av fv.82 fra Sortland bru til Risøyhamn bru.

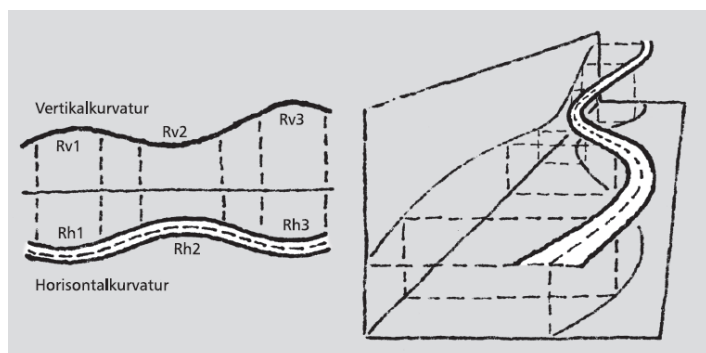


Figur 1: Oversiktskart over planområdet for Fv82 Sortland – Holmen. Delstrekning A vises med blå farge.

3.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for Sortland bru–Holmen

Utbedring av fv.82 på strekningen Sortland bru til Holmen er et utbedringsprosjekt hvor vegen skal forsterkes og utbedres til 6,5 m bredde. Strekningen har i dag en dårlig vegstandard med tanke på bæreevne, kurvatur og grunnforhold. I Kringlesvingen blir det mindre omlegginger av vegen.

Vegen er gammel og i dårlig forfatning, sporete og med mye telehiv. Det er behov for utbedring av overbygning, horisontal og vertikal kurvatur, vegbredde, samt drenering. Det er randbebyggelse med direkte avkjørsler på enkelte delstrekninger.



Figur 2: viser forskjell på vertikal kurvatur (høybrekk og lavbrekk) og horisontal kurvatur (svinger)

Strekningen Kringelhøgda–Sortland bru ansees som skoleveg. Det er i dag gang- og sykkelveg fra Sortland bru til Stihågvegen. Sortland kommune har ønske om etablering av gang- og sykkelveg i 4 km avstand fra skoler. Strekingen trafikkeres av både skolebuss og rutebuss. Graden av tilrettelegging for kollektiv (busslommer, busstopp, leskur) på strekingen er varierende. Vegen er ikke særskilt ulykkes- eller støybelastet.

Grunnerverv

Vedtatt detaljregulering er et juridisk dokument som vil danne grunnlag for erverv av nødvendig grunn og rettigheter for å gjennomføre planen. Statens vegvesen prøver å få til frivillige avtaler. Normalt vil grunnervervet følge formåls grensen slik at arealet til samferdselsanlegg blir offentlig eiendom. Dersom frivillige avtaler med grunneiere ikke oppnås, vil vedtatt plan være grunnlag for ekspropriasjon (tvungen avståelse) av grunn og rettigheter.

Ekspropriasjon kan vedtas av kommunen med hjemmel i § 16–2 eller av regionvegkontoret med hjemmel i § 50 i vegloven. Erstatning for grunn og rettigheter ved tvungen avståelse blir fastsatt ved rettslig skjønn.

Areal regulert til samferdsel og teknisk infrastruktur forutsettes ervervet av det offentlige, jf. første avsnitt. Areal angitt med midlertidig rigg- og anleggsområde forutsettes leid av det offentlige i anleggsperioden.

3.3 Målsettinger for planforslaget

Følgende mål er lagt til grunn for vegprosjektet:

Resultatmål for denne prosjektfasen

En vedtatte reguleringsplan med tilhørende kostnadsanslag for strekingen Sortland – Holmen.

Effektmål for det bygde prosjektet

- Forbedret vegstandard.
- Fotgjengere og syklister velger gang og sykkelveg fremfor bilvegen.
- Redusert reisetid
- Redusert antall ulykker
- Redusert antall avkjørsler
- Reduserte vedlikeholdskostnader.

3.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Forskrift om konsekvensutredninger av 26. juni 2009 avklarer når det skal utarbeides konsekvensutredning (KU) for planen. Formålet med forskriften er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir ivaretatt under forberedelsene av planen, og eventuelt på hvilke vilkår planen skal gjennomføres. I forskriften går det i § 4 bokstav a) fram at planer og tiltak skal behandles etter forskriften dersom de er lokalisert i, eller kommer i konflikt med, område med særlig verdifulle landskap, naturmiljø, kulturminner eller kulturmiljø som er vernet eller fredet.

Reguleringsplanen for Sortland–Holmen er vurdert til ikke å utløse krav om konsekvensutredning.

4 Planprosess og medvirkning

Statens vegvesen har i samarbeid med kommunene gitt informasjon om planarbeidet, slik at alle parter har hatt mulighet til å få god innsikt i planprosessen, i foreslåtte løsninger og konsekvenser av disse. Det har i løpet av planprosessen i 2015/2016 vært flere anledninger til medvirkning for berørte grunneiere og næringsaktører.

2014/2015/2016:

- 06.11.14 Oppstartsmøte for arbeidet med reguleringsplan med Sortland og Andøy kommune
- 09.03.15 Varslet oppstart
- 10.03.15 Folkemøte Medby
- 08.02.16 møte med samferdsel Nordland fylkeskommune ang kollektiv løsninger
- 08.02.16 Møte med Kanstadvjord/Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt
- 09.02.16 informasjonsmøte med Sortland og Andøy kommune
- 22.09.16 ROS analyse med Sortland og Andøy kommune
- 10.10.16 informasjonsmøte med Kanstadvjord/Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt

5 Rammer og premisser for planarbeidet

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Hvert fjerde år blir det utarbeidet et dokument med nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging. Det første dokumentet kom i juni 2011 og det siste i juni 2015. Området klima og naturmangfold, trafikk og næringsutvikling mv. står sentralt i de nasjonale forventningene. Forventningene er retningsgivende og skal legges til grunn for utarbeiding av planar i kommuner og fylker.

Regjeringa ønsker blant anna å bidra til næringsutvikling i alle deler av landet. Dette fordrer god kommunikasjon mellom byer, tettsteder og omland.

Nasjonal transportplan

Fv.82 er tidligere riksveg og prosjektet var omtalt i NTP og Handlingsprogrammet 2006–2009. Fylkesvegen er omtalt som strekningsvis prosjekt i Fylkesvegplanen. Prosjektet er også omtalt i Nordland fylkeskommunes økonomiplan 2016–19.

Planstatus for området

For området gjelder følgende arealplaner:

- Kommunedelplan for de spredtbygde områdene 2005–2017 (Sortland kommune)
- Reguleringsplan Reinsnes (Sortland kommune)
- Reguleringsplan Langbakken–Maurnes (Sortland kommune)
- Reguleringsplan Maurnes kirkegård (Sortland kommune)
- Busslomme rv.82 Hognfjord (Sortland kommune)
- Reguleringsplan fv.82 Holmen–Maurnes (Sortland kommune)
- Kommuneplanens arealdel 2013–2024 (Andøy kommune)
- Reguleringsplan for fv.82 Maurnes–Reinsnes (Sortland kommune)

Pågående arealplaner:

- Trafikkareal rv.85 Sortland bru– kryss Sigerfjordveien.
Plan id: 2014328.

6 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

6.1 Beliggenhet

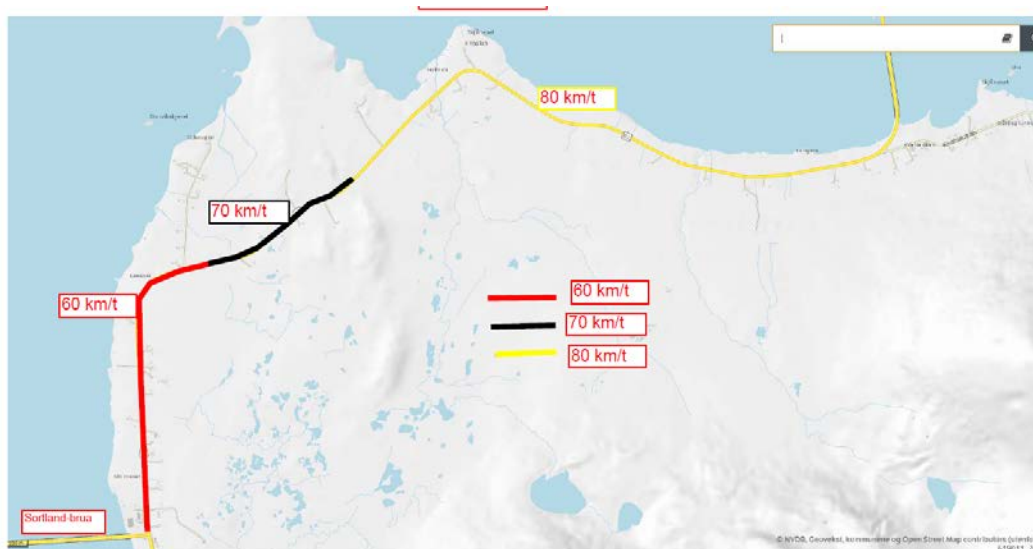
Planområdet starter etter krysset med Sortland bru og følger fylkesveg 82 til Holmen. Strekningen er på ca. 6 km.

6.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk

Strekningen fv. 82 Sortland bru – Holmen ligger i Sortland kommune sitt høringsutkast til arealplan (kommuneplanens arealdel 2016–2028). Området fra Sortland bru og til profil 675 (ca.) ligger innenfor Sortland sin byplan, *Byplan Sortland – Blåbyen 2015–2027*. Langs denne strekningen er noe av det tilstøtende areal til dagens veg avsatt til nåværende og fremtidig næringsbebyggelse, mens resten er avsatt til landbruk/natur/friluftsliv og reindrift (LNFR) område.

6.3 Trafikkforhold

Årlig døgntrafikk (ÅDT) på strekningen er 1846 (2013). Fartsgrensen varierer mellom 60 km/t, 70 km/t og 80 km/t. Det er randsonebebyggelse nær vegen med direkte avkjørsler. Dagens veg er en barriere mellom bebyggelse og sjøen, og fører til krysningsbehov. Strekningen Sortland bru–Kringelhøgda anses som skoleveg. Det er gang- og sykkelveg fra Sortland bru til Stihågvegen. Strekningen trafikkeres både av skolebuss og rutebuss. Graden av tilrettelegging for kollektiv (busslommer, busstopp, leskur) på strekningen er varierende.



Figur 3: Kart som viser fartsgrense mellom Sortland og Holmen.

6.4 Teknisk infrastruktur

6.4.1 Kabler og luftspenn

Kabeletater

Innenfor planområdet er det en del infrastruktur tilhørende kabeletatene, det er i hovedsak luftlinjer fra Vesterålskraft og Telenor. Det er også en del veglysanlegg i området der det er noe fellesføring i stolpene med Vesterålskraft. Det er også noen kabler som krysser vei.

Broadnet AS har ingen kabler i området.



Figur 4: Bildet viser noe av kabeletatene infrastruktur langs eksisterende veg. Foto: Statens vegvesen.

6.4.2 Vann og avløp

Det er både kommunale og private vannledninger i planområdet. Kommunal vannledning krysser Sortlandssundet ca. 780 m nord for bruhodet på Sortlandsbrua, og ligger på vestsiden av fylkesveien sørover til brohodet. Ledningen leverer kommunalt vann til store deler av bebyggelsen sør for Sortlandsbrua i Sortland kommune. Strand vannverk er et privat vannverk som bl.a. leverer vann til bebyggelsen fra Sortlandsbrua og nordover til Nordre del av Kringelen.

6.4.3 Bruer

Kvalsaukbrua (Bru nr.: 18–1552)

Brua ble bygd i 1974. Brua har en totalbredde som varierer fra 8,6 m til 9,56 m. Føringsbredden varierer fra 6,5 m til 7,46 m, i tillegg har den tosidig fortau med bredde 1,05 m inkl. rekkverksrom. Total brulengde er 401 meter. Brutypen er en betongbjelkebru, fordelt på 17 spenn. Bruas seilingshøyde er 10 meter under høybrekket. Bredde mellom søylene er 24 meter.

Det er utarbeidet forprosjekt med mulighetsstudie for å etablere ensidig fortau på østsiden av brua. Det reguleres bredt nok til å ta høyde for denne utvidelsen.

6.5 Landskapsbilde

Det er utarbeidet en temarapport for landskap som gjelder hele strekningen langs fv. 82 fra Sortland til Risøyhamn. Denne gir en overordnet beskrivelse av landskapet og peker på

utfordringer og tiltak for håndtering av landskap i plan og byggeperiode. Videre følger et sammendrag.

Landskapskarakter

Planområdet stekker seg langs østsiden av Sortlandssundet, fra Sortlandsbrua til Kvalsaukbrua. Det befinner seg i et utpreget fjordlandskap som er typisk for Vesterålen. Sortlandssundet er omkranset av en rekke fjell, både rolige avrundede åser og spisse steile tinder. Den brede strandflaten mellom fjellfot og fjæresone brukes til bosetting, dyrking og beite. Kulturlandskapet er en viktig del av landskapskarakteren i planområdet, og arealbruken speiler den kulturhistoriske utviklingen langs sundet. Spredte gårder og små røde naust i fjæra er karakteristisk for bebyggelsesstrukturen.



Figur 5: Det åpne sundet, markante fjell og kulturlandskapet er typisk for planområdet, og skaper et kontrastfylt og iøynefallende landskap. Foto: Mari Hagen (Statens vegvesen)

Vegen i landskapet

Planområdet er begrenset til eksisterende vegkorridor, samt et langsgående belte på hver side av vegen til gang-/sykkelveg og utbedring av svinger. Terrenget veksler mellom flatt og svakt hellende ned mot sundet. Vegen er smal og har en nøktern standard som er tilpasset og underordnet landskapets terrengformer, og dens skala står i et harmonisk forhold til omgivelsene. Arealbruken langs vegtraseen er variert, og består av både dyrka mark, beite, bebyggelse, næringsområder, skog og myrområder. Bebyggelsen som består av både mindre gårdsbruk og enkelthus er i hovedsak lokalisert på oversiden av vegen. Arealene mellom sundet og vegen preges i stor grad av dyrka mark eller tidligere dyrka mark. Store sammenhengende myrområder som Strandmyran og Kringelmyran ligger mellom vegen og fjellsidene. Strekingen tilbyr trafikantene en god kjøreopplevelse. Vegen ligger noe høyere

enn sundet, og man får god oversikt over det store landskapsrommet. Mellom Laneset og Kringlen beveger vegen seg vekk fra sundet og man mister den visuelle kontakten med vannet. Terrenget stiger svakt opp mot Kringelskaret. Fra toppen av skaret har man utsyn mot Sortland eller Holmen avhengig av kjøreretningen.

6.6 Nærmiljø/friluftsliv

Vesterålen og Sortland har unike friluftsmuligheter. Landskapet og god infrastruktur legger til rette for et allsidig friluftsliv for alle i regionen. Dette er viktig for tilhørighet, trivsel, helse og som grunnlag for næringsutvikling. For å opprettholde dette er det viktig å sikre god adkomst til friluftsområdene langs vegstrekningen.

Kringelneset er et populært nærrekreasjonsområde for Sortlands innbyggere. Som adkomst til området benyttes i dag Stihågsveien, som er en privat vei, og avkjørselen til steinbruddet på Kringelhøgda. Det planlegges også kyststi fra boligfeltene sør for brua og nordover til Kringelneset, og i Byplan Sortland er det avsatt parkering ved næringsområdet på nordsiden av Sortlandsbrua. Ellers nyttes Kringelmyrene og Kringelvannet både sommer og vinter av lokalbefolkningen.

6.7 Naturmangfold

Vegetasjonen i området er preget av de store myrene, spesielt overfor vegen, og dyrket mark i delvis gjengroingsfase. Det er registrert (naturbasen, miljødirektoratet.no) et relativt stort område med naturtypen intakte lavlandsmyrer med B-verdi. Dette er Kringelmyran som på deler av strekningen grenser til vegen.

Langs vegen vokser vanlig vegkantplanter som løvetann, ryllik og rødkløver og mye hundekjeks og mjødurt på de mer kulturpåvirkete arealene (tidligere dyrket mark). Sløke er også vanlig i vegens sideareal. Det er ikke registrert fremmede, invaderende arter (jf. Svartelista i artsdatabanken).

Det hekker storspove på myrområdene i tilknytning til vegen. Storspove har stauts som sårbar (VU) i Norsk Rødliste for arter 2015. Ellers hekker arter som lirype og blåstrupe i vegens nærområde. For øvrig er arealene med dyrka mark i området brukt av grågås, kvitkinngås og kortnebbgås i trekktida.

Kvalsaukelva/Gårdselva har en lokal bestand av sjørret. Elva er ikke oppgitt som anadromt vassdrag i Lakseregisteret (Miljødirektoratet.no), men opplysningen gitt av grunneier. Det er vanlig at mindre sjørretelver/-bekker ikke er inne i Lakseregisteret, men disse små elvene er likevel viktig for den totale produksjon av sjørret i et område.

Kunnskapsgrunnlaget

Det er innhentet kunnskap om naturmiljø i tilgjengelige kilder som naturbasen (miljødirektoratet.no) og artskart (artsdatabanken.no). Naturforvalter var på befaring i området i august 2014. Kunnskapsgrunnlaget blir regnet som tilstrekkelig jamfør Naturmangfoldloven § 8 der det heter at kravet til kunnskapsgrunnlag skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

6.8 Kulturmiljø

Det er registrert 2 kulturmiljøer i nærhet til planlagt tiltak. Ved å ta hensyn til kulturminnene i anleggsfasen kan direkte konflikter unngås.

Verdi/omfang/konsekvensvurdering følger de enkelte kulturmiljøene. Registrerte områder med særskilt verdi for kulturmiljø er her kalt kulturmiljøer og gitt et særskilt kulturmiljønummer (KM). Beskrivelse av kulturmiljøene inkluderer også ID-nummer kulturminnene har fått tildelt i Riksantikvarens kulturminnedatabase «Askeladden».



Figur 6: Oversiktskart over kjente kulturmiljøer i nærhet til planlagt tiltak.

Kulturmiljø (KM)	Beskrivelse	Verdi
1. Latofta	Kulturmiljø bestående av en rund, noe skadet gravrøys, og 5 tufter av uvisst alder	Stor
2. Kringlen	Kulturmiljø bestående av bosetningsspor fra jernalder/middelalder	Stor

Figur 7: Oversikt over kulturmiljøene i nærhet til tiltaket på delstrekning A i Sortland kommune. For nærmere beskrivelse av lokaliteter innenfor hvert kulturmiljø vises til deltema-rapporten.

6.9 Reindrift

Kanstadfjord/ Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt har rein i området. Det er kartfestede flyttleier, beiteområder og kalvingsområder innenfor plan- og influensområdet.

Reindriften på Hinnøya er en levende bærer av samisk språk, kultur og historie¹.

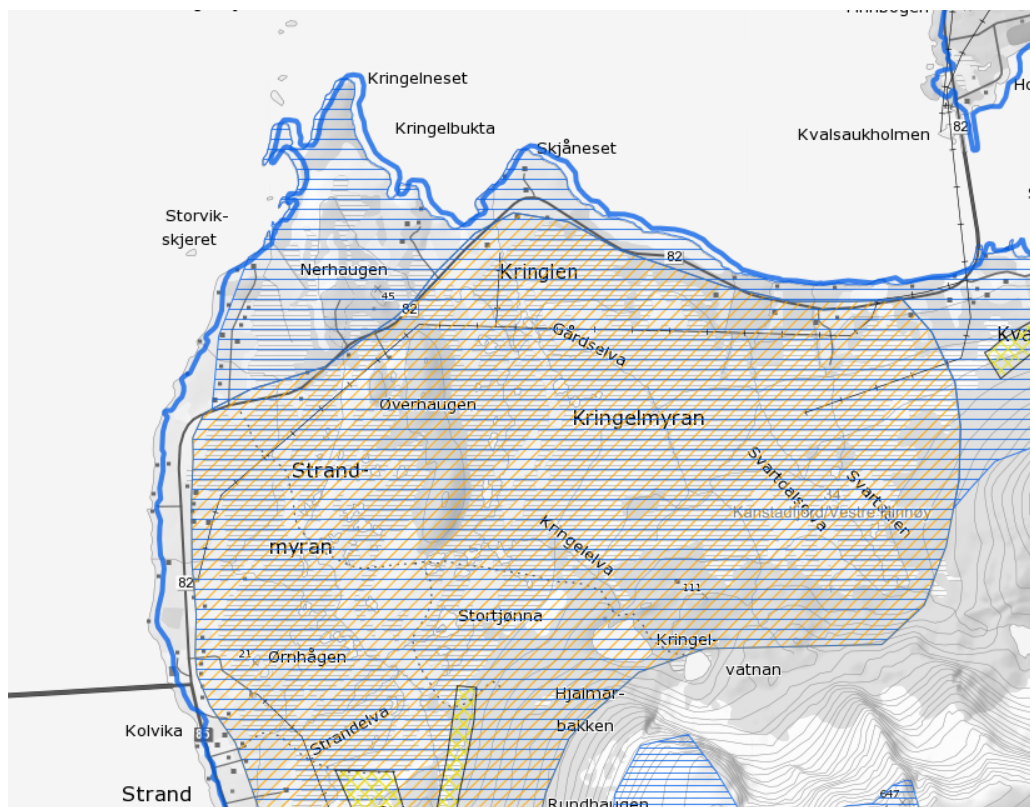


Figur 8: Reinsdyr tilhørende Kanstadfjord / Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt. Foto: Laila Inga (Inga Sámi Siida)

Langs vegen fra Sortland bru til Holmen er det vinterbeite på området Kringelmyran. Det er flyttleier østover mellom kysten og fjellet langs Hognfjorden og sørover langs Strand. Det er

¹ Reindriftsfaglig konsekvensutredning av E10/rv. 85/rv. 83 Evenes – Harstad – Sortland og langsiktig konsekvens av kommunal utbygging for reinbeitedistriktene Kanstadfjord/ Vestre Hinnøy, Kongsvikdalen, Tjeldøy og Grovfjord. Rapport 2015:1. Christian Nellemann.

utfordringer for reindriften blant anna på vestsiden av Hinnøya. Kringelmyrane er et viktig vinterbeiteområde.



Figur 9: Kartet viser flyttleier og beiteområder. Kilde: kilden.nibio.no. 21.10.16

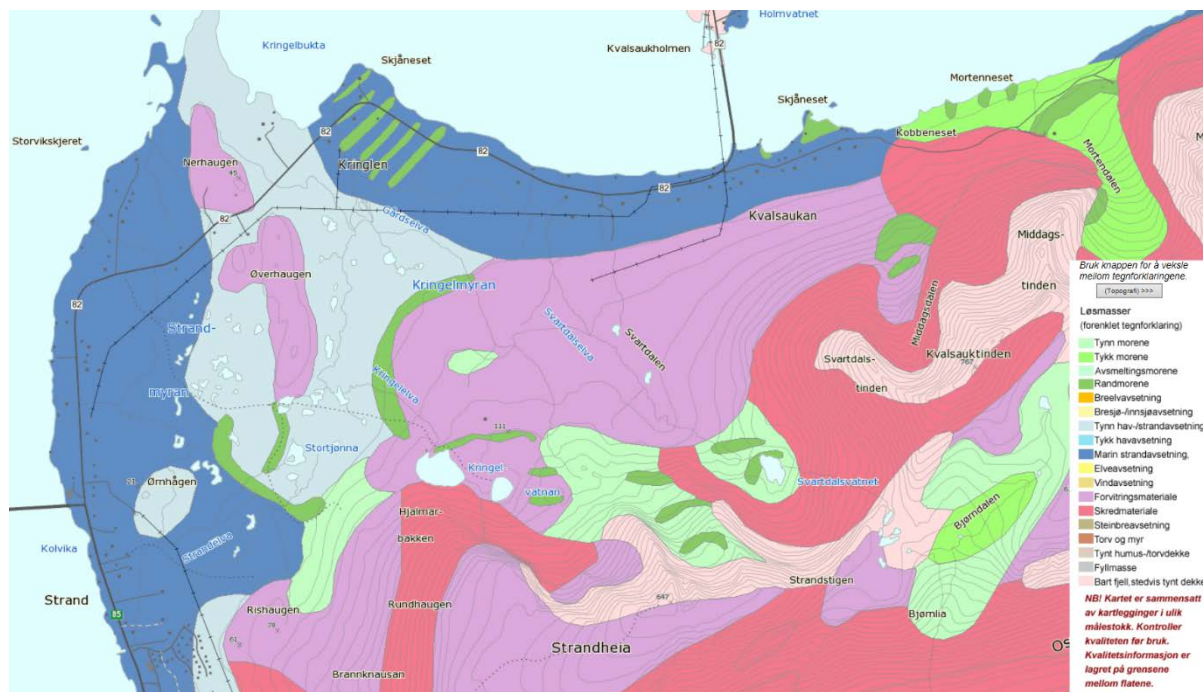
Tegnforklaring	
Senvinterland, intensivt brukt	Tidlig høstvinterbeite, intensivt brukt
Senvinterland, intensivt brukt	Tidlig høstvinterbeite, intensivt brukt
Tidlig vinterland	Beitehage
Tidlig vinterland	Beitehage
Spredt brukte områder	Flyttlei
Spredt brukte områder	Flyttlei

6.10 Jordbruk

I planområdet er grasproduksjon fremtredende. Fulldyrka, overflatedyrka, dyrkbar jord og beite ligger på begge sider av fylkesvegen på hele strekningen, men spesielt på Strand og Kringelen vil dyrkamark i drift bli berørt av vegutbyggingen.

6.11 Grunnforhold

Løsmassekart fra NGU viser at løsmassene i området til stor del kan forventes å bestå av marine strandavsetninger. Disse massene består vanligvis av sand og grus og ligger som tynt dekke.



Figur 10: Løsmassekart fra NGU.no.

6.12 Støy




Fartsgrensen på strekningen varierer mellom 60, 70 og 80, og det er en tungtransportandel på ca. 10 %. Strekningen er ikke spesielt støybelastet. For mer se kapittel 8.13.


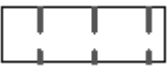

7 Beskrivelse av forslag til detaljregulering

7.1 Planlagt arealbruk

Reguleringsformål og løsninger

Tabell under viser de ulike fargekodene i plankartet (kolonne 1) og beskriver hvilke formål disse fargekodene og skravurene hjemler (kolonne 2 og 3).

	FORMÅL	
		Hensikten med reguleringen av formål
SKV	Kjøreveg (o_SKV1-2)	o_SKV 1 Benyttes for areal som Nordland fylkeskommune skal eie, gjelder fv.82. o_SKV2 benyttes for kommunal veg
SKV	SKV3	Privat avkjørsel til en eiendom
SKV	Kjøreveg (f_SKV1-2)	Felles privat kjøreveg til flere eiendommer
S	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (o_S)	Benyttes der det er avsatt areal til fremtidig gang- og sykkelbru (Kvalsaukbrua)
SVT	Annen veggrunn – teknisk anlegg (o_SVT)	Benyttes for grøfteareal, skjæring, fylling, og stoppeplasser som Nordland Fylkeskommune skal eie
SVT	Annen veggrunn – teknisk anlegg (f_SVT1 -3)	Benyttes for private avkjørsler til sideveger som skal legges om eller justeres
SGS	Gang /-sykkelveg (o_SGS)	Benyttes for gang/sykkelveg som Nordland fylkeskommune skal eie
SKH	Kollektiv holdeplass (SKH) -	Benyttes der det er avsatt areal til holdeplass med plattform. Benyttes for areal som Nordland Fylkeskommune skal eie
LNFR	Landbruks, natur, og friluftsområder samt reindrift (LNFR)	Benyttes for areal som Nordland fylkeskommune ikke skal eie men trenger tilgang til i drift og anleggsfase. Areal som kun benyttes til rigg/anlegg /deponi/interimsveg (midlertidig veg i anleggsperioden)er skal tilbakeføres til LNFR etter bruk
V	Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone	Benyttes der det er større bekker/elver, fjorder og kantsone som skal skjermes for inngrep
VF	Farled	Benyttes der båter med en maks høyde på 10 meter kan seile
	Hensynssone landbruk	Benyttes der areal er avsatt i tråd med kommuneplanens arealdel
	Hensynssone friluftsliv	Benyttes der areal er avsatt i tråd med kommuneplanens arealdel
	Båndlegging kulturminner	Benyttes der det er automatisk fredet kulturminner, etter lov om kulturminner

	Faresone høyspenningsanlegg	Benyttes der høyspent i luftspenn berører planområdet
	Bestemmelsesområde rigg og anlegg #1 – #5	Arealer som benyttes nummereres med # og bestemmelser sier noe om hva som tillates innenfor de ulike områdene for rigg og anlegg
	Områdebestemmelser kulturminner	Benyttes der det er en spesifikk bestemmelse om et viktig kulturminne innenfor planområdet

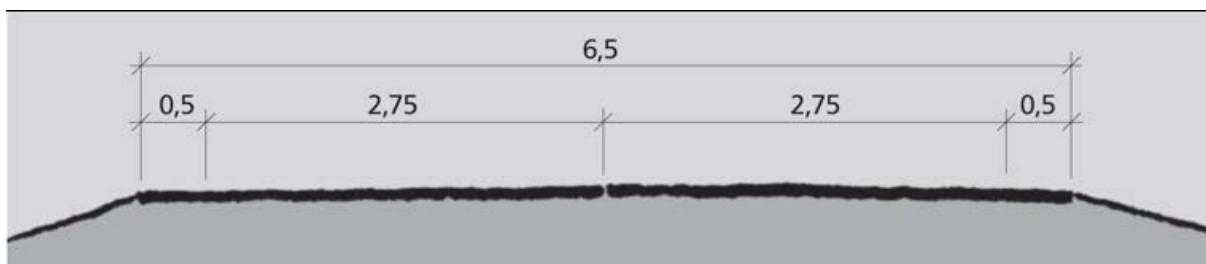
7.2 Tekniske forutsetninger

Dimensjoneringsklasse	U-Hø1
Fartsgrense	60/70/80
Dimensjonerende trafikk (ÅDT) /årstall	Strand N 1920 [2014]
Dimensjonerende trafikk (ÅDT) +20 år	Strand N 2220 [2035]
Dimensjonerende kjøretøy/kjøremåte	Vogntog /kjøremåte B
Andel tungtrafikk /årstall	10 %
Andel tungtrafikk +20 år	12 %
Vegbredde (kjørefelt+skulder):	6,5 m
G/S-veg bredde	3,5 m
Rabatt/ grøft mellom kjørebane og ganga/sykkelveg	3,5 m (grøfteskråning 1:3-1:5)
Sikkerhetssone der hastigheten er 80 km/t	6 m
Sikkerhetssone der hastigheten er 60 km/t	4 m
Bruer (antall og lengde)	Kvalsaukbrua (401 m)
Merknader	<ul style="list-style-type: none"> • fravik fra dimensjoneringsklasse, gjelder hele strekningen, av hensyn til ÅDT • fravik fra bruk av nabokurver, ved svingen inn mot Kvalsaukbrua • fravik fra økning av horisontal kurveradius i tilknytning til bru, ved Kvalsaukan • fravik fra minstekrav til horisontalkurvatur med kryss i kurve, ved Kvalsaukan kryss

Kjøreveger

Ved dimensjoneringsklassen UHø-1 legges det til rette for 2,75 m brede kjørebane og 0,5 m skulder på begge sider, totalt 6,5 m. For kurver kommer breddeutvidelser i tillegg. Ved

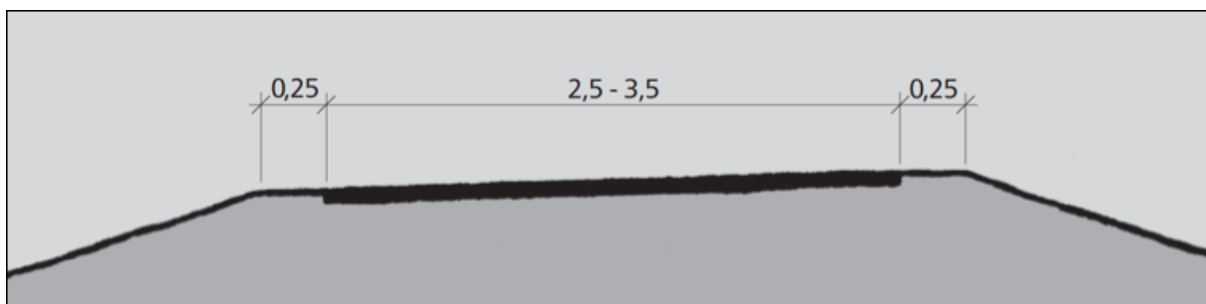
Kvalsaukan behøves også 1 m bredde for rekkverk på begge sider av veganlegget, inn mot brua.



Figur 11 viser normalprofil for veg etter U-Hø1 standard

Gang- og sykkelveger, fortau og gangfelt

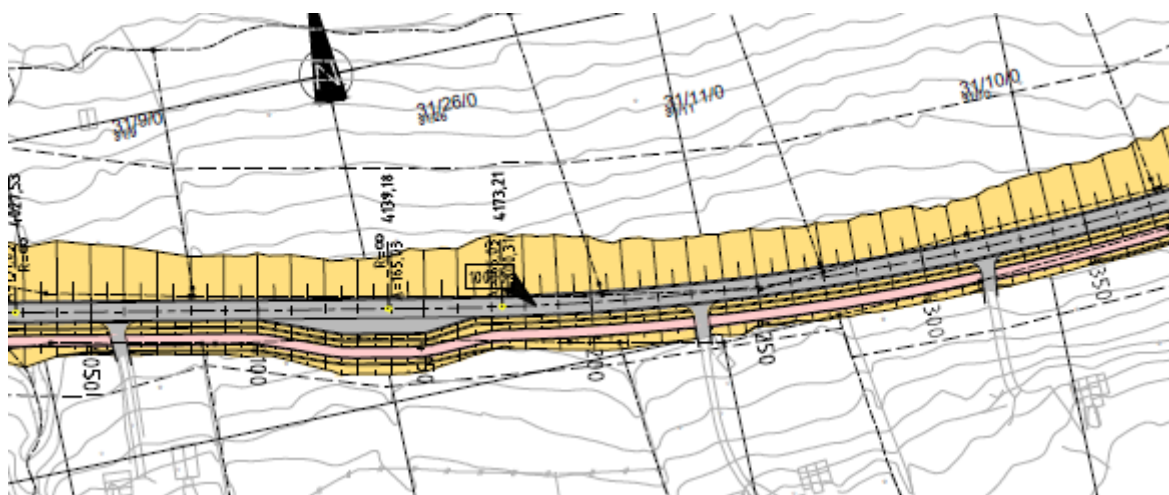
Gang- og sykkelvegen dimensjoneres i det vesentlige utelukkende for gående og syklende. Langsgående motorisert ferdsel her begrenses til drift og vedlikehold, og kun stedvis adkomst for enkelte avkjørsler. Det tilrettelegges for 3 meter bred kjørebane med 0,25 m skulder på sidene, total bredde 3,5 m.



Figur 12 viser normalprofil for gang- og sykkelveg

Stoppelomme

Det er regulert en ny stoppelomme mellom profil 4100 og 4200.



Andre tekniske forutsetninger

Kraftlinjer/belysningsanlegg

Det er et meget stort antall stolper som vil komme i konflikt med en eventuell breddeutvidelse. Disse stolpene fører både høyspent-, lavspent- / veglys- og telelinjer. En rekke av disse stolpene står innenfor sikkerhetssonen og må, ut fra en trafikksikkerhetsmessig vurdering, flyttes. Det skal etableres nytt veglysanlegg på hele vegstrekningen. Det påsees samtidig at gang- og sykkelveg får tilstrekkelig belysning i samsvar med Håndbok V124.

Vann og avløp

Vannledning fra strand privat vannverk krysser fylkesvegen noen steder og følger vegen fra Kringelhøgda og nordover til Kringelen. Denne ledningen, samt noen private stikk vil kunne komme i konflikt med vegutbyggingen.

Det er en del private avløpsledninger fra bebyggelse på østsiden av fylkesvegen på hele strekningen. De fleste av disse vil komme i konflikt med veganlegget og må tas hensyn til i neste planfase. Det stilles krav til detaljerte tegninger over eksisterende infrastruktur (i-tegninger) i konkurransegrunlaget.

Fravik fra vegnormal

Det søkes fravik for:

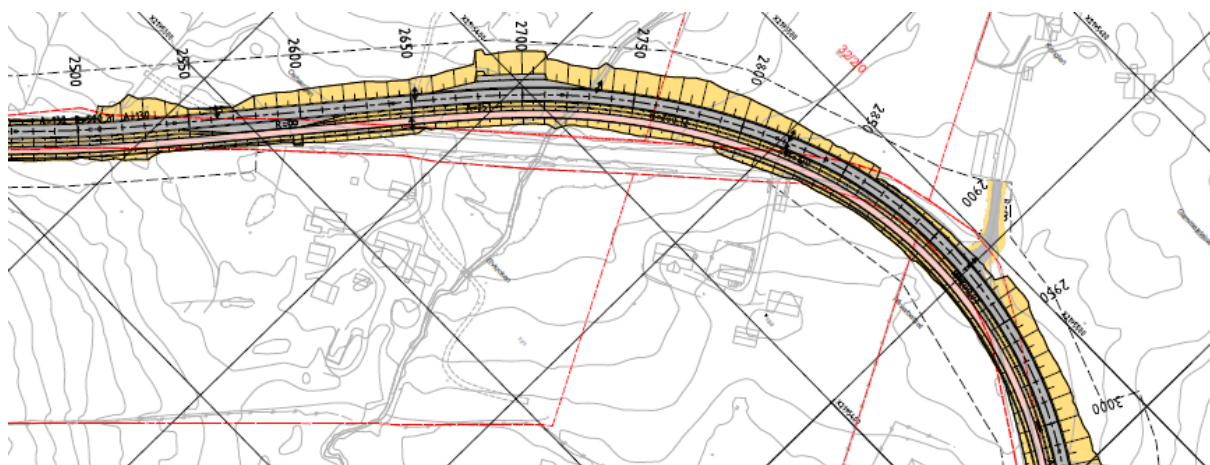
1. Dimensjoneringsklasse redusert fra UHø-2 til UHø-1 for etablering av en helhetlig utbedringsstandard for strekningen fra Sortland til Andøy.
2. Krav til nabokurvers størrelser og maksimal lengde på rette strekninger mellom dem.
3. Minsteverdi på resulterende tversgående helling på vegens overflate.
4. Minsteverdi på horisontal kurveradius ved vegkryss, ved Kvalsaukan.
5. Minsteverdi på horisontal kurveradius inn mot bru, ved Kvalsaukan bru.

7.3 Nærmere beskrivelse av planstrekningen

Vegen på denne strekningen skal forsterkes og utbedres til 6,5 meters bredde. Dette gjøres ved utbedring av overbygning, justering av horisontal og vertikal kurvatur, vegbredde og dreneringstiltak. Nedenfor følger en beskrivelse av tiltak som bemerker seg i dette prosjektet.

Kringelsvingen

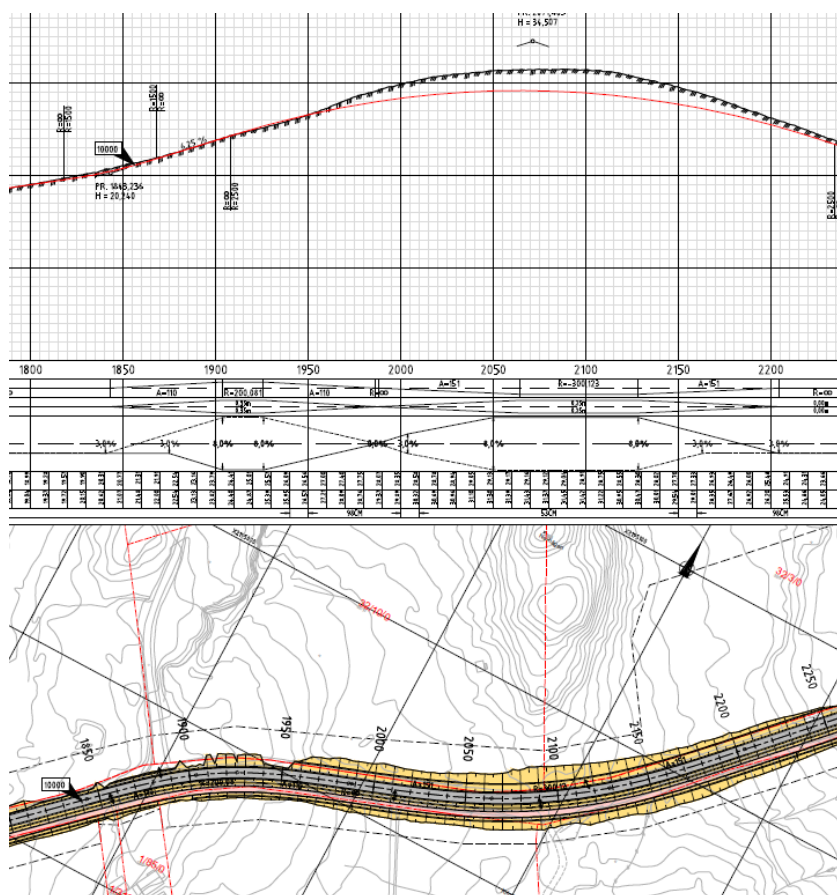
Kringelsvingen blir lagt om slik at det blir en bedre kurvatur.



Figur 13: Utsnitt viser foreslått veglinje i Kringelsvingen. Røde stipla linjer viser hvor vegen går i dag.

Kringelhøgda

Bakketoppen ved Kringelhøgda blir slaket ut med en større vertikal kurvatur kombinert med senket vegnivå inntil 2,5m.



Figur 14 viser området der bakketoppen slakes ut

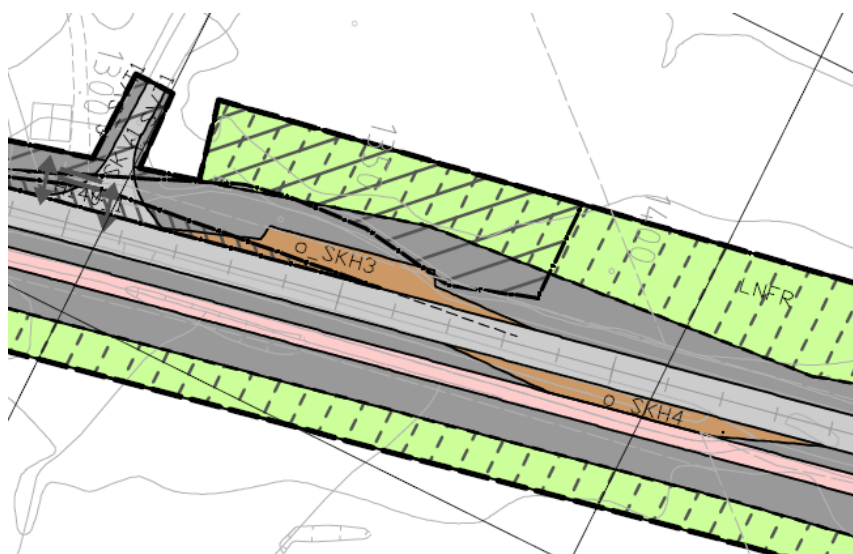
Gang- og sykkelveg

Det er i dag gang- og sykkelveg langs deler av strekningen mellom Sortland bru og Kringelsvingen. Denne gang- og sykkelvegen skal videreføres. Ny gang- og sykkelveg, starter ved profil 1400 og strekker seg til profil 5000. Det blir ca. 3600 meter med ny gang- og sykkelveg.

Kollektiv

Det blir totalt 4 kollektivholdeplasser langs denne vegstrekningen, 3 tosidige og 1 ensidige.

- Tosidig kollektivholdeplass ved profil (ca.) 400–600, 1300 – 1450 og 2550–27750.
- Ensidig kollektivholdeplass ved profil 4650 – 4750. Ensidig kollektivholdeplass betyr at holdeplassen blir betjent fra begge retninger. Det vil si at skolebarn som bor her ikke må krysse vegen for å komme seg til riktig holdeplass.



Figur 15 viser blant annet areal regulert til kollektivholdeplasser (brun farge).

Avkjørsler

Noen avkjørsler blir stengt. Se oversikt over dette i kapittel 8.3 Naboer. På plankartet er avkjørsler markert med piler. Stengte avkjørsler er markert med stenge-symbol.

Gangbru ved Kvalsaukbrua

Det settes av areal til ny gang- og sykkelbru parallelt med Kvalsaukbrua. Løsninger for brua blir ikke vurdert i denne planfasen.

8 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger

8.1 Framkommelighet

Breddeutvidelse og bedre kurvatur vil gi bedre framkommelighet og tryggere veg, spesielt der det legges til rette med gang- og sykkelveg. Dette vil gi bedre trafikkflyt som er positivt for reisende og for næringslivet i området.

8.2 Samfunnsmessige forhold

Vegstrekningen mellom Sortland bru og Holmen er en del av fv.82 som er hovedvegen til Andøya. En utbedring av vegstrekningen vil gi bedre framkommelighet og tryggere veg for alle som ferdes langs og med vegen. Fv.82 er en viktig transportåre for alle som bor og jobber langs vegen og på Andøya. Det er en lang rekke med bedrifter langs fv.82 Sortland–Risøyhamn som generer tungtrafikk, og en utbedring av vegen vil føre til bedre forhold for mange aktører.

8.3 Naboer

Berørt bebyggelse

Alle avkjørsler som skal opprettholdes være listet opp i tabell under. På plankartet er avkjørsler merket med avkjørselspil evt stengesymbol, eller som utforming av sideveg. Dersom avkjørsler ikke kan opprettholdes er de merket med stengesymbol, det skal da finnes et alternativ dersom avkjørsel er definert som i bruk. Dersom noen avkjørsler skulle være uteglemt, ber vi om tilbakemelding.

Avkjørsler og andre naboforhold

	Plassering (profil nr.)	Gårds- og bruksnummer	Adkomst til bolig (B) eller utmark (U)	Merknad
1	110	1/255, 1/256, 1/48	B	
2	115	1/236	B	
3	135	1/235	B	
4	150	1/14	U	
5	210	1/299	B	
6	320	1/14, 1/25	U	
7	325	1/69	B	
8	355	1-25, 1/254, 1/302	B	
9	385	1/61	U	
10	395	1/47	B	
11	470	1/51	B og U	
12	510	1/9	B og U	
13	620	1/6	U	
14	720	1/58, 1/71	B	
15	745	1/252, 1/17	B	
16	750	1/17	U	
17	790	1/181	U	
18	820	1/79, 1/322, 1/38	B	
19	940	1/2	B	
19	940	1/2	U	
20	1250	1/3	U	Avkjørsel blir stengt
21	1290	1/3	B	
22	1300	1/3	U	Avkjørsel blir stengt
23	1305		B	Innkjøring til Stihågveien for flere eiendommer
24	1550	1/59	B	
25	1685	1/67, 3/321	B	
26	1858	1/319, 1/85, 1/8	B og U	

Planbeskrivelse – Detaljregulering for fv.82, Sortland–Holmen

	Plassering (profil nr.)	Gårds- og bruksnummer	Adkomst til bolig (B) eller utmark (U)	Merknad
27	1880	32/10, 32/12, 32/1	Anleggsveg, U	Avkjørsel til Nersthågen masseuttak/steinbrudd
28	2010	32/6	B	
29	2060	32/10	B	Avkjørsel stengt. Inn- kjøring ved profil 1900.
30	2090	32/3	U	
31	2120	32/3	U	
32	2370	32/7, 32/3	B og U	
33	2560	32/3	U	
35	2650	32/3	B	
36	2650	32/3	U	
37	2738	32/3	U	
38	2820	32/2	U	
39	2820	32/2	B	
40	2920	32/1	B	
40	2920	32/1	U	Avkjørsel blir stengt
41	3000	32/1	U	Avkjørsel blir stengt
42	3045	32/1	B og U	
43	3670	32/1	U	
44	3850	32/8, 32/9	B og U	
44	3850	32/9	U	
45	3940	32/4	U	
46	4055	31/9	U	
46	4055	31/9	B	
47	4230	31/11	B	
47	4230	31/11	U	
48	4315	31/10	B	
48	4315	31/10	U	
49	4525	31/27	U	
50	4635	31/8	U	
51	4630	31/8	B og U	
52	4690	31/1, 31/12, 31/13, 31/8	U	Eksisterende adkomst til naustområde ved *Profil 4820 stenges og omlegges til P4690 pga vegrekkeverk mot bru.
53	4760	31/12	B og U	
54	4820		U	Avkjørsel blir stengt (se *)

	Plassering (profil nr.)	Gårds- og bruksnummer	Adkomst til bolig (B) eller utmark (U)	Merknad
55	4870	31/22	B	Eksisterende avkjørsel via kommunal veg er uendret

Tabell 1 tabell viser avkjørsler til eiendommer

8.4 Byggegrenser

Byggegrenser langs fylkesveg er 50 meter. Avstanden blir regnet fra vegens midtlinje på begge sider, jf. vegloven § 29.

8.5 Gang- og sykkeltrafikk

Gang- og sykkelveg skal videreføres fram til Kvalsukbrua. Dette gir bedre trygghet for myke trafikanter og vil forbedre situasjonen for de som bor i området, spesielt for barn og unge. Utbedringen av vegstrekningen gir også bedre siktforhold ved at kurvatur (svinger) blir utbedret.

Universell utforming

Stigningen på gang- og sykkelveg på begge sider av Kringelhøgda blir mer enn 5 % og lengre enn 100 m. Her kan det gjøres følgende avbøtende tiltak i henhold til håndbok V122 (side 32): Horisontalt repos kan etableres innenfor annet vegareal (over veggroften utenfor gangveg) slik at man får hvileplasser i stigningen.

8.6 Kollektivtrafikk

Langs vegstrekningen blir det etablert bussholdeplasser i henhold til krav i gjeldende håndbok. Dette gjør det tryggere for passasjerene å vente på bussen, samt bedrer forholdene for de som kjører buss langs denne strekningen.

Universell utforming

Det legges til rette for mulige etableringer av konkrete nivåforskjeller, ledelinjer og leskur ved kollektivplassene.

Det må gjøres en vurdering av egnet type vegetasjon (mindre allergifremkallende) innenfor prosjektområdet.

8.7 Landskap/bybilde

Virkning av tiltaket

Planen foreslår en utbedring av fv. 82 i en strekning på 5,5 km, samt etablering av gang-/sykkelveg på oversiden av vegen. Den nye gang-/sykkelvegen kobler seg på eksisterende gang-/sykkelveg litt øst for Lanaset. I planforslaget er det lagt opp til at vegen følger eksisterende trasé med mindre kurvaturutbedringer. Vegen blir fremdeles liggende lett i terrenget, men eksisterende terrenginngrep som fyllinger og skjæringer forsterkes. Langs deler av strekningen tillates permanent massedeponering i form av utslagning av terreng på nedsiden av vegen. På Kringelskåret skal det etableres et permanent deponi for overskuddsmasser fra parsell A. Deponiet er plassert i tilknytning til eksisterende terrengformer og vil forsterke disse. Etablering av ny gang-/sykkelveg vil legge beslag på en del areal på oversiden av vegen, men tiltaket er nøkternt og terrenget har gode forutsetninger for landskapstilpasninger. Både nær- og fjernvirkningen av tiltaket vil være liten.

I anleggsfasen berøres store deler av arealet avsatt til midlertidig rigg- og anleggsbelte. Vegetasjon langs traseen fjernes, og fyllinger og skjæringer blir liggende åpne. I anleggsperioden vil derfor tiltaket stedvis se noe dramatisk ut, og konsekvensene i anleggsfasen vil være betydelig større enn de permanente konsekvensene.

Videre arbeid og avbøtende tiltak

Det er utarbeidet en fagrapport som gjelder hele strekningen langs fv. 82 fra Sortland til Risøyhamn. Denne belyser aktuelle problemstillinger og utfordringer, og kommer med forslag til løsning på disse. Anbefalingene må sees på som retningsgivende, og kan kompletteres og justeres etter behov i videre planlegging. Eventuelle endringer skal diskuteres og gjennomgås av landskapsarkitekt.

Videre følger et sammendrag av anbefalte tiltak som kan bidra til å integrere den nye vegen i landskapet, og å gi brukerne av vegen gode reiseopplevelser.

- I forbindelse med byggeplan skal det utarbeides en rigg- og marksikringsplan for å sikre landskapsverdier, både under anleggsfasen og på lang sikt.
- Det bør utarbeides plan for massedeponering som viser utforming og høyde på deponiet.
- Fyllinger og skjæringer – bør ha en naturlig og organisk form med god avslutning mot eksisterende terreng.
- Vegetasjon: Som hovedregel skal det benyttes naturlig revegetering i områder med skogs- og myrjord. Dersom det er behov for planting og tilsåing, skal det benyttes stedegne arter og lokale frøblandinger. Jordbruksarealer skal istandsettes på en måte som tilrettelegger for aktiv drift. Kultivert jord skal ikke blandes med naturjord. For arealer i og i tilknytning til bebygde strøk og jordbruksområder skal det gjøres nødvendige tiltak for å hindre spredning og/ eller innføring av fremmede arter.

- For å sikre god revegetering av sidearealene bør skråninger ha en helning på minimum 1:4.
- Ved inngrep i dyrka mark bør hellingen på fylling/skjæring være 1:8 for at mest mulig dyrkbart areal skal kunne reetableres. Dette muliggjør slått og reduserer påvirkningen på kulturlandskapet.
- Rekkverk, busslommer, stopplommer, gjerder og belysning: Det skal i tillegg til trafiksikkerhet legges vekt på visuelle kvaliteter ved valg av utstyr.

8.8 Nærmiljø/friluftsliv

Videreføring av gang- og sykkelveg fra Strand og nordover vil, når alle planlagte utbygginger er gjennomført, gi tryggere trafikkforhold for myke trafikanter langs fv. 82 fra Strand til Reinsnes. Dette vil ha positiv virkning for barn/unge og den voksne del av befolkningen i området og føre til mindre lokal bilkjøring.

8.9 Naturmangfold

Ny veg vil for det meste følge dagens trase. Kringelsvingen blir utbedret slik at kurven blir slakere og ny vegtrase vil ta noe av dyrka mark her. Siden det skal lages gang-/sykkelveg på hele strekningen vil det også blir inngrep i vegens sideareal.

Det er ikke registrert truet eller sårbar vegetasjon eller fauna i nær planområdet. Unntaket er forekomst av naturtypen intakt lavlandsmyr og hekkende storspove (rødlistet som sårbar). Tiltaket vil ha minimal innvirkning på biotopen for storspove som har store områder med vekslende myr og fastmark ovenfor vegen. Det er her de egnete hekkebiotopene er. Og det er også dette store området som er registrert i naturbase som intakt lavlandsmyr. Vegtiltaket vil i svært liten grad påvirke naturtypen og bare helt i ytterkant. Tiltaket vil gi ny kulvert/rør for Kvalsaukelva/Gårdselva. På grunn av lokal sjørretbestand her skal løsningen som velges og prosjekteres sikre at fisken skal kunne vandre gjennom ved normale vannstander. Ved høy flomvannstand vil det kunne være vanskelig for fisk å vandre gjennom.

Vegutbedringen er vurdert til ikke å ha negative innvirkninger som kan komme i konflikt med forvaltningsmål for naturtyper, økosystemer eller arter (naturmangfoldloven §§ 4 og 5). Prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 – 12 ligger til grunn for vurdering av mulig skade, ulempe og avbøtende tiltak. Kravet i naturmangfoldloven § 7 anses som oppfylt.

8.10 Kulturmiljø

Planforslaget for delstrekning A på fv. 82 i Sortland kommune vil medføre en liten grad av nærføring til to kulturmiljøer av stor verdi. Direkte konflikter med kulturminner unngås.

Konsekvensen av planforslaget for delstrekning A på fv. 82 i Sortland kommune vurderes samlet som **ubetydelig til liten negativ (0/-)** for kulturmiljø. Konfliktgrad kan reduseres ved implementering av avbøtende tiltak (se nedenfor).

Avbøtende tiltak

For KM 1 (Latofta) kan konsekvensgraden reduseres ved å synliggjøre og sikre lokaliteten med midlertidige sperregjerder, for å forhindre forstyrrelser i anleggsfasen. For begge kulturmiljøene er det viktig å vise aktsomhet i anleggsperioden, ved at de som utfører arbeidet blir gjort kjent med kulturminnene i områdene og unngår dem.

Ved implementering av avbøtende tiltak kan konsekvensen av planforslaget for delstrekning A på fv. 82 i Sortland kommune reduseres til ubetydelig (0) for kulturmiljø.

Nr	Kulturmiljø	Type virkning	Konsekvens	Avbøtende tiltak	Konsekvens med avbøtende tiltak
1	Latofta	Nærføring til kulturminnene i anleggsperioden	Liten negativ (-)	Anleggsfase: Sikring av KM 1 med midlertidige sperregjerder. Aktsomhet i anleggsperioden.	Ubetydelig (0)
2	Kringlen	Ingen virkning.	Ubetydelig (0)	Aktsomhet i anleggsperioden.	Ubetydelig (0)

Tabell 2 Konsekvensvurdering per lokalitet knyttet til planforslag for delstrekning A på Fv82 i Sortland kommune.

8.11 Naturressurser

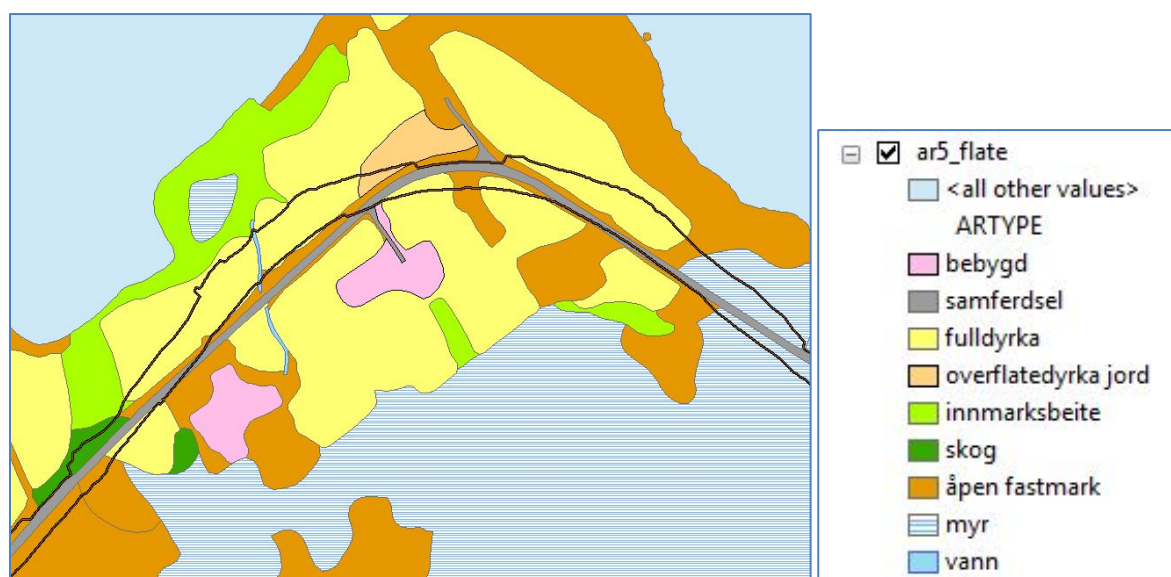
Jordbruk

Utvidelse av fv. 82 og bygging av gang- og sykkelveg vil berøre jordbruksarealer og dyrka-/dyrkbare mark på flere steder. Omlegging av vegen på Kringelen vil berøre dyrkamark i drift i noen grad, Utvidelsen av fylkesveien de første 1250 meter vil berøre dyrkamark i drift i noen grad. Gis-analyse av totalt veganlegg med skråningsutslag lagt over AR5-data viser at om lag 2,7 dekar dyrka jord blir berørt. Av dette er 2 dekar fulldyrka. Det må bemerkes at arealanalysen ikke tar hensyn til aktiv drift. De viktigste jordbruksarealene som denne planen berører er ved Kringelen. Noe kan nok tilbakeføres ved slakt skråningsutslag slik at det fortsatt kan brukes som eng. Et avbøtende tiltak med hensyn til jordvern er å ta vare på

alt av fulldyrka jord og la bruk i drift overta dette som en ressurs. Dette kan gjøres i samarbeid med Sortland kommune og berørte grunneiere.

AR5	Areal i m ²
Fulldyrka	2002
Overflatedyrka	194
Innmarksbeite	476
Sum dyrka jord	2672

Tabell 1 viser nedbygd bruttoareal.



Figur 16 viser berørt dyrka mark.

Skogbruk

Bygging av denne delstrekningen vil ikke ha konsekvenser for skogbruket.

Reindrift

Virkinger av tiltaket

Utbedringen av fv.82 Sortland–Holmen vil gi bedre siktforhold for trafikantene. Dette er positivt for reindriften for å hindre/reduere antall påkjørsel av rein. I Kringelsvingen er det av blant annet av hensyn til reindriftnæringa valgt å regulere for mindre utbedringer av eksisterende trase i stedet for å legge ny trase over Kringelmyra.



Figur 17 viser hvor kringelmyra er lokalisert.

Avbøtende tiltak

Rekkverk langs vegen er søkt unngått der hvor det er mulig i henhold til dagens krav om sikring langs veg. Slake vegskuldre etableres. I tillegg er det etterstrebet å lage slake skråninger opp mot terrenget der det er mulig innenfor planens avgrensning. Dette for å hindre små bratte kanter som gjør det utfordrende for reinen å krysse vegen.

Reinbeitedistriktet har spilt inn at det er spesielt ønskelig med slakt sideterreng ved profil 1100 – 1500, på hver side av Latofta kulturminne ettersom reinen ofte krysser vegen her.



Figur 18 viser hvor rein krysser i nærheten av Latofta kulturminne (merket 1)

I tillegg til nevnte avbøtende tiltak skal Statens vegvesen ta initiativ til dialog med reinbeitedistriktet i neste planfase.

8.12 Grunnforhold

Utfra befaringer og kun to utførte totalsonderinger ser løsmassekartet ut å stemme forholdsvis bra. Det vil ikke være noen geotekniske utfordringer i området.

Det er registrert en del torv etter strekningen, og ved utførte enkelsonderinger er maksimal mektighet oppmålt til 1,2 meter. Ved bygging skal all torv fjernes og utskiftes med bedre masser.

8.13 Støy og vibrasjoner

Brekke & Strand har utført støyberegninger på strekningen. Beregningsresultatene er vist på tegningene X01–X04 i illustrasjonsheftet.

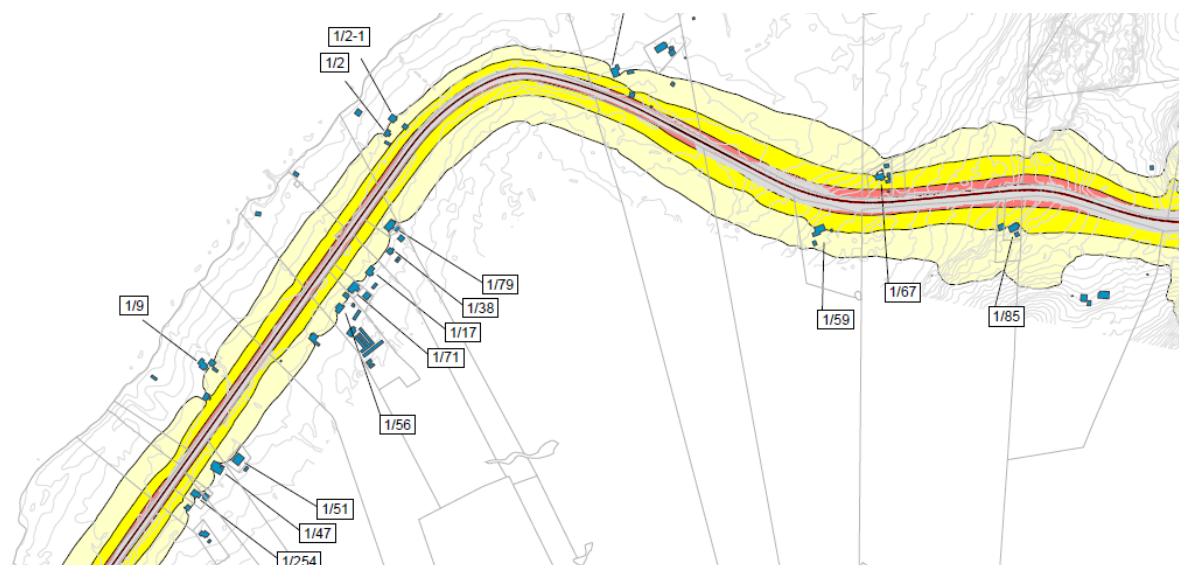
Ingen boliger ligger i rød støysone, 15 boenheter ligger i gul vurderingssone med beregnet støynivå på mellom 56 og 59 dB. I henhold til retningslinjen er det beregnet støysoner for planområdet.

Anbefalt støygrense på uteplass jfr. T-1442² er 55Lden dB. Retningslinjens grenseverdier er veiledende.

Støyvoller og støygjerd er ikke aktuelt i dette området. For støy i planleggingen gjelder T-1442. Her står bla: «miljø og sikkerhetstiltak som ikke endrer støyforholdene ved eksisterende virksomhet bør som hovedregel kunne gjennomføres uten samtidig utbedring av støyforholdene, herunder for eksempel gang og sykkelveger».

Tiltaket generer ikke mere støy og eventuelt økning i støynivået med hensyn til økt trafikk i fremtiden antas ikke å overstige 3 dBA. Det etableres gang- og sykkelveg på hele strekningen og dette må ansees som et miljøtiltak i dette området. Ingen støytiltak foreslås.

² Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442.



Figur 19: Støysonekart for deler av området.

8.14 Massehåndtering

Masseuttak for veg underbygning: 38 000 m³ (teoretisk faste m³). Av disse antas 23 000 m³ å være ubrukelig, og blir overskuddsmasser. 15 000 m³ antas å kunne gjenbrukes.

Massebehov for veg underbygning: 45.000 m³ (teoretisk faste m³). Massebehov veg overbygning: 46 000 m³. Her er snakk om nye tilførte masser.

Hvor mye av det som graves ut av veg som eventuelt kan anvendes til underbygning for veg, er vanskelig å anslå, det anslås at ca. 40 % kan gjenbrukes til underbygning.

Midlertidig deponering av masser skal skje innenfor avsatt anleggsbelte og som blir angitt i rigg- og marksikringsplanen (neste planfase).

Overskuddsmassene skal benyttes i vegen og til arrondering og utslaging av sideterreng. Dersom det er overskuddsmasser som ikke kan gjenbrukes, tillates permanente terrengtiltak mellom profil 2850–3350. Herunder oppfylling og permanent lagring av overskuddsmasser fra Fv.82.

8.15 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

Det er gjennomført risiko- og sårbarhetsanalyse for trafikkulykker og miljø for planforslaget. Analysen skjedde i samarbeid med Sortland kommune. Planavdelingen og Brann og redning fra Sortland kommune deltok. Vurderingene av risiko ble gjort med utgangspunkt i løsninger i utkast til planforslag datert 15.09.16. Da dette er et utbedringsprosjekt som i hovedsak følger eksisterende veg, har vegplanen begrenset virkning på risiko og sårbarhet.

Det er i liten grad nye arealer som utsettes for nye risikoer, og siden prosjektet ikke medfører nye omkjøringsmuligheter gir det ingen økt robusthet for vegsystemet som sådan. Robustheten i systemet er delvis ivarettatt ved at viktige samfunnsfunksjoner er tilgjengelige både på Sortland og på Andøya, slik at vegbrudd ikke er så kritiske på kort sikt. Den positive effekten av prosjektet er i hovedsak knyttet til at risikoen for hendelser som kan medføre stengning av vegen og bortfall av viktige samfunnsfunksjoner vil være noe redusert når ny veg er åpnet. Økt fremkommelighet for utrykningskjøretøyer på ny veg vil også være et positivt bidrag til samfunnssikkerheten.

I anleggsfasen vil det være en noe forhøyet risiko for stengning av veg og bortfall av viktige samfunnsfunksjoner. Dette skyldes i hovedsak at anleggsarbeid kan berøre hovedvannledning, høyspentkabel og andre kabler og ledningsnett. Risiko for dette reduseres best ved god kartlegging av slike anlegg i prosjekteringsfasen, påvisning og merking av dem i anleggsfasen.

Prosjektet vil ivareta krav om klimatilpasning ved å dimensjonere drenering og kulverter i henhold til nye krav og økt flomvannsføring. Det er ingen deler av strekningen som vil bli påvirket av en forventet økning i snø-, jord- og steinskred som følge av økte nedbørsmengder, og vegen ligger høyt nok i terrenget til å ta høyde for forventet havnivåstigning.

9 Gjennomføring av forslag til plan

9.1 Framdrift og finansiering

Framdriftsplanen for prosjektet er avhengig av fylkestingets vedtak, grunnervvsperioden, årstiden, eventuelle utgravinger mht. kulturminner, samt finansiering.

Framdriftsplan som viser tidligst mulige ferdigstilling;

- Antatt kommunestyrevedtak 2017
- Byggeplan med konkurransegrunnlag ferdig til utlysning vår 2018
- Grunnervv ferdig ca. 1 år etter vedtak, antatt vår 2018. Forutsetning er frivillig avtale.
- Innhenting av tilbud vår 2018
- Mulig oppstart høst 2018
- Anleggstid 18 måneder, ferdig årsskiftet 2019/2020

Grovt kostnadsestimat basert på erfaringspriser i 2016 (inkl. mva):

Breddeutvidelse inklusiv forsterkning/ masseutskifting (1,5 km)	15 mill
<u>Breddeutvidelse, gang og sykkelveg inklusiv gatelys (3,5 km)</u>	<u>56 mill</u>
Totale kostnader	71 mill

Ved endringer i forutsetningen vil framdriftsplanen kunne bli forskjøvet, herunder også kostnadsestimatet. Det skal utarbeides kostnadsoverslag mot slutten av planperioden.

9.2 Utbyggingsrekkefølge

Det tas sikte på at delstrekning A gjennomføres under ett.

9.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Trafikkavvikling skal i utgangspunktet kunne gå som normalt på strekningen under anleggsarbeidet. Veggen vil kunne bli stengt i kortere perioder.

9.4 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)- og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen

Ytre miljø (YM-plan)

Ytre miljøplan er i denne sammenhengen den forurensningsbelastningen som en vil ha i tilknytning til anleggsdrift og fremtidig drift og vedlikehold. Som en del av vårt HMS-arbeid skal det derfor også vurderes tiltak for å motvirke skader på ytre miljø, det vil si vegens tilstøtende natur/nærmiljø, både i anleggsfasen og i senere driftsfase.

Det er et generelt krav at vår virksomhet skal skje uten utslipp av forurensende stoffer, og det må treffes tiltak for å sikre at drivstoff-fylling på anlegget skjer på en forsvarlig måte, og at spillolje og andre avfallsstoffer samles opp, og leveres til godkjent sluttbehandling.

Følgende aktuelle problemstillinger må avklares nærmere i det videre arbeidet med en YM plan:

Tema	Problemstillinger/vurderinger
Støy	
Vibrasjoner	
Luftforurensning	
Forurensning av jord og vann	Riggområde og steder for lagring og fylling av drivstoff, oljer etc. skal lokaliseres med minimum 10 meter avstand til bekk/vassdrag, samt at midler for å binde evt. oljesøl skal finnes på slike steder.
Landskap	<ul style="list-style-type: none"> • Det er utarbeidet en formingsveileder for hele prosjektstrekningen Fv. 82 Sortland – Risøyhamn. Denne bør ligge til grunn for arbeidet med byggeplan. • Jordskjæringer og fyllinger revegeteres i størst mulig grad med stedlige toppmasser – evt. tilsåes med lokal frøblanding. Revegetering og eventuell beplantning bør skje parallelt med at vegkroppen ferdigstille. Tilpassing til eksisterende terreng skal gjøres med gode overganger og god utforming både for fyllinger og skjæringer. • Anleggsområdet bør ikke omfatte mer areal en det som er nødvendig. Naturtypelokaliteter, kulturminner og terrengformer/vegetasjon som skal bevares bør framgå av rigg- og marksikringsplan. Det bør

Tema	Problemstillinger/vurderinger
	<p>utarbeides stikningsdata slik at lokalitetene kan sikres med sperrebånd/anleggsgjerde. I rigg- og marksikringsplanen bør det gis detaljerte føringer for masseflytting for å sikre en god revegetering og unngå spredning av uønskede arter i anlegget</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anleggsområdene skal generelt holdes ryddige. Vurder om anleggsområder nær bebyggelse bør skjermes for innsyn • Anleggsveger bør framgå av rigg- og marksikringsplan, og skal anlegges slik at de ikke gir permanente terrenginngrep • Alle permanente deponier skal inngå i O-tegningene/ istandsettingsplanen og koteres. • Unngå skader på høyere vegetasjon. • Kontraktsfeste Grønn time med opplæring av anleggspersonell ved oppstart bygging. • Ytre miljø er fast punkt som gjennomgås på alle byggemøter.
Nærmiljø og friluftsliv	
Naturmiljø	<ul style="list-style-type: none"> • Ny kulvert/rør for Kvalsaukelva/Gårdselva skal utformes slik at ørret skal kunne vandre gjennom ved normale vannstander.
Vassdrag og Strandsone	
Kulturminne og kulturmiljø	Det skal etableres midlertidige sperregjerder i anleggsfasen utenfor båndleggingssonen
Naturressurser	Reinbeitedistrikt skal informeres før anleggsoppstart.
Energiforbruk	
Materialvalg og avfallshåndtering	<p>Ha fokus på enhetlige løsninger i hele prosjektområdet mht. materialbruk.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Satse på materialer som er miljøvennlige og som kan gjenvinnes • Vurdere lokale leveranser <p>Mht. rekkverk bør rør-rekkverk langs Rv 82 vurderes med tanke på trekkveger for dyr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det skal lages avfallsplan i forbindelse med konkurransegrunnlaget.

Tabell 2: Innspill til YM-plan

Sikkerhet-, helse og arbeidsmiljøplan (SHA)

Statens vegvesen som arbeidsgiver og byggherre har som mål at all virksomhet i etaten skal gjennomføres uten at mennesker og miljø påføres skade. Statens vegvesen skal benytte

produkter som gjennom bruk eller avhending medfører minst mulig miljøbelastning, og unngå bruk av miljøskadelige stoffer. Alt planarbeid skal gjennomføres innenfor krav i interne bestemmelser og krav i gjeldende lovverk/forskrifter.

Statens vegvesen vil utarbeide en Sikkerhet-, helse og arbeidsmiljøplan (SHA) i byggeplanfasen jfr. Byggherreforskriften. SHA – planen skal danne grunnlag for de HMS krav og forutsetninger som stilles til den utførende i avtale/kontrakt. SHA – planen skal særlig fokusere på:

- Forhold til publikum / brukere og beboere; avgrensning av anleggsområder, trafikkavvikling, evt. informasjonsplan for prosjektet
- Trafikkavvikling – Avgrensning av anleggsområder, omkjøring, varslingsplan /arbeidsskilting
- Bygge- og anleggsarbeid – arbeid i skjæring/fylling. Prosedyrer og rutiner må utarbeides. Sikker jobb analyse.
- Sprengningsarbeid – Prosedyrer og rutiner må utarbeides. Sikker jobb analyse.
- Gravearbeid – Grunnundersøkelser med rapport må foreligge. Prosedyrer og rutiner må utarbeides. Kabelpåvisning.
- Prosedyrer og rutiner må utarbeides for å hindre utslipp med mer

10 Sammendrag av merknader etter offentlig ettersyn

Forslag til detaljreguleringsplan for delstrekning A var lagt ut på offentlig ettersyn og høring fra 31. januar – 13. mars 2017. Ønske om utsatt frist til 1. april blei innvilget. Det kom inn 13 merknader i høringsperioden. Det kom ikke inn noen innsigelser. Et sammendrag av hver merknad og kommentar til disse følger under.

1. Are Høve datert, 07.02.17

Eier av 32/10 ønsker at avkjørsel til gammel hytte opprettholdes. Avkjørsel er tydelig med nedlagt rør.

Kommentar: det er en adkomstveg fra profil 1900 til g/ br nr 32/10. Vegen senkes med ca 2 m ved profil 2060 og adkomst kan ikke opprettholdes her. Avkjørsel profil 2060 stenges.

2. Trond Løkke, datert 21.02.17

Eier av 32/6 på Kringelhøgda. Melder at det er bra at vegen ved Kringelhøgda senkes. Påpeker at det er 600 m til nærmeste og eksisterende busslomme ved avkjøring Stihågvegen. Har skolebarn og ønsker vurdert avkjøringslomme på Kringelhøgda ved profil 2100 primært på østsiden av hovedvegen i forbindelse til gang-sykkelveg. Primært så stor at den fungerer for buss i begge kjøreretninger, subsidiært mindre avkjøringslommer på begge sider av vegen.

Kommentar: Kollektiv holdeplasser er planlagt og regulert der er best siktforhold for buss, det vil ikke være gunstig å ha busstopp før bakketopp. Gang- og sykkelvegen bidrar her til at det skal være trygt å gå 400 eller 600 m for å komme til en av de to busstoppene som er regulert inn nær g/br nr 32/6.

3. Arne Bjørn Gjernes, datert 23.02.17

Eier av g/br nr 31/9 og 32/4. Gjelder bru/rør ved profil 4000 –4050 som er grense for eiendommene. Elva har stedegen sjørett–stamme som går opp fra havet til hølje 200 – 300 m oppover elva og videre mot Svardalsvatnet. Tidligere var det trebru over elva som ble fjernet ved anlegg av ny riksveg. Primært ønskes brua tilbake eller en løsning som tar hensyn til ørettbestanden i sjø og elv. Er kritisk til langt rør som ytterligere kan sperre oppgang av fisk for gyting.

Kommentar:

Tas til orientering. Det er avsatt nok areal til å imøtekomme løsninger som ivaretar fiskens vandringsmulighet. Detaljerte løsninger for krysning av Kvalsaukelva vil bli vurdert i neste planfase (byggeplan).

4. Tromsø museum – Universitetsmuseet ved Stephen Wickler, datert 28.02.17

Viser til at tiltak i sjø og vann blir begrenset til sykkelbru ved eksisterende bru (Kvalsaukbrua). Tiltakene vil være beskjedne i omfang og konflikt med kulturminner under vann ansees som liten. Har ikke merknad til planforslaget. Minner om tiltakshavers plikt til å stanse arbeid og varsle Tromsø museum dersom man kommer over automatisk vernet kulturminner eller funn av kulturhistorisk betydning jfr kulturminneloven §8.2.ledd

Kommentar: tas til etterretning

5. Dagny Teigen, datert 28.02.17

1. Viser til reguleringsplan på høring. Avkjørsel på g/br nr 31/27 er uteglemt. Avkjørsel kreves opprettholdt. Avkjørsel er nødvendig for å sikre gårdens ressursgrunnlag.
2. Minner også om at eiendom ved bruhode tilhører g/br nr 31/4 og ikke 31/14 slik det er anført på bakgrunnskart.

Kommentar:

Merknad 1 tas til følge, adkomstpil legges inn ved profil 4525.

Merknad 2 tas til orientering, bakgrunnskart som viser g/br nr oppdateres når skjønnsrett er avgjort og matrikkelen i Sortland kommune er oppdatert, men vegvesenet kan ikke gjøre selvstendige vurderinger av om hvorvidt matrikkeldata er riktig.

6. Liv Kr Alfheim, datert 12.03.17

Avkjørsel ved profil 2375 er uteglemt.

Ønsker å legge inn merknad angående fartsgrense og kjørekultur. Det er mye stygg kjøring og høy hastighet. Fartsgrensa på Kringelen er 70–80 km/t. Bekymret for fartsgrense på nyveg. Hva vil fartsgrense bli og vil det bli foretatt kontroller?

Kommentar:

Merknad 1 tas til følge, adkomstpil legges inn ved profil 2375.

Merknad 2 tas til orientering. Veg er planlagt etter nåværende fartsgrense. En reguleringsplan avsetter areal til vegfomål, men regulerer ikke hastighet. Fartsgrenser bestemmes etter gjeldende kriterier for hastighet og vurderes etter annet lovverk. Kontakt trafikkstasjonen for spørsmål angående kontroller.

7. Morten Nygård, datert 15.03.17

Har bedriften Mortens Krukke i Stihågvegen. I Stihågvegen er det i dag 9 husstander (12 barn) og en bedrift. Ønsker å belyse følgende forhold, fartsgrense ved kryss Sortland bru er 60 km/t og fartsgrense på 70 km /t begynner ca 200 m fra avkjørsel til Stihågvegen. Opplever at strekningen benyttes til forbikjøring. Har opplevd flere farlige situasjoner, og har invitert utrykningspolitiet på befaring. Bedriften åpnet 01.05.16 og har stadig økende kundestrøm, og forventer økt trafikk. Bedriften har nylig søkt om virksomhetsvisning hos Statens vegvesen. Mener fartsgrense må være 60 km/t på over Kringelhøgda.

Fordi det er så mange barn og voksne som skal krysse vegen for å komme på gang- sykkelveg, bør det vurderes om gangfelt kan etableres.

Undertegnede er for øvrig svært positiv til at gang –og sykkelveg forlenges til Holmen. Har signerte grunnverv for strekningen Sortland bru–Kvalsaukbrua fra perioden da «Gang- og sykkelveiforeningen for Nordre Strand, Kringelen og Kvalsauken» var aktiv. Arbeidet i foreningen resulterte i 1400 m gang –og sykkelveg i en periode på 9 år.

Kommentar:

Merknad tas til orientering. Veg er planlagt etter nåværende fartsgrense. En reguleringsplan avsetter areal til vegformål, men regulerer ikke hastighet. Fartsgrenser bestemmes etter gjeldende kriterier for hastighet og vurderes etter annet lovverk. Det samme gjelder for gangfelt, det reguleres ikke i reguleringsplan, men dette kan vurderes etter annet lovverk. Å belyse krysningspunkt som avbøtende tiltak der det er bussholdeplass skal vurderes i byggeplanfasen.

8. Daniel Lagesen, datert 17.03.17

Viser til parsell A profil 0–740 på kart C001. Etterlyser jordbruksavkjørsler som er etablert og i bruk. Gjelder spesielt g/br nr 1/9 og 1/14 (se figur). Avkjørsler må være til stede for bruk/høsting –jordbruksdrift. Undertegnede er jordleier.

Kommentar: Merknad tas delvis til følge.

Antall adkomster til fv. 82 må begrenses, det er mulighet for adkomst ved profil 510 som kan benyttes for å komme til g/br nr 1/9. Jfr ortofoto er her bru eller lignende og mulighet for kryssing av bekken nær sjø mellom teiger på hver sin side av bekk på 1/9.

Ved profil 470 er det adkomst til jorder på østsiden av fv. 82 for g/br 1/9 ved. Ikke hensiktsmessig å ha adkomst nærmere regulert kollektiv holdeplass.

Ved profil 320 er adkomstveg opprettholdt.

Det legges inn en adkomstpil ved profil 150 ved eiendomsgrensa mellom g/br nr 1/14 og 1/235.



9. Kystverket, datert 13.03.17

Detaljreguleringen legger til rette for breddeutvidelse av kjøreveg og gang-sykkelveg. Seilingshøyden under for Kvalsaukbrua på 10m er ivaretatt i bestemmelse. Kystverket har ingen merknader til planforslaget.

Kommentar: ta til etterretning

10. Sortland kommune ved formannskap, datert 23.03.17

Sortland formannskap har behandlet forslag til reguleringsplan for fv 82, delstrekning A, Sortland –Holmen og avgir følgende høringsuttalelse:

Planforslaget tilrettelegger denne delparsellen på en god måte, men det foreslås likevel følgende endring:

I områder med tosidige busslommer skal veien belyses på begge sider.

Kommentar: Belysning reguleres ikke i reguleringsplanen. Gang- og sykkelveg skal belyses, hvordan man evt belyser bussholdeplasser skal vurderes i neste planfase (byggeplan). Kollektiv håndboka (V123) og diskriminerings- og tilgjengelighetsloven legges til grunn.

11. Nordland fylkeskommune, datert 06.03.17

Planfaglig uttalelse

Tiltaket ansees ikke være i strid med regionale interesser slik det blant annet fremkommer i arealpolitiske retningslinjer i Fylkesplan for Nordland.

For utbedring av bro over til Holmen, bør det gjøres en vurdering av om vannforskriften § 12 kommer til anvendelse. Denne skal benyttes når det fattes enkeltvedtak om ny aktivitet eller nye inngrep i en vannforekomst som kan medføre at miljømålene ikke nås eller tilstanden forringes. Veiledning til bruk av § 12 finnes på vannportalen.

Planen er klart og entydig fremstilt og tjener etter fylkeskommunens vurdering dermed sitt formål som både juridisk dokument og som informasjon til publikum om hvilke restriksjoner som er knyttet til de ulike områder. Dokumentene gir etter vår vurdering også et godt nok innblikk i konsekvenser av tiltaket og er derfor et grunnlag for beslutning om tillatelse.

Samferdselsfaglig uttalelse

Viser til dialog og samarbeid som har funnet sted i forkant av høringen, hvor blant annet antall og utforming av stopp har vært vurdert.

Kulturminnefaglig uttalelse

Nordland fylkeskommune gjennomførte høsten 2016 arkeologiske undersøkelser på delstrekningen. Fem kjente kulturminner ble kontrollregistrert (id 71733, 37707, 47700, 67653 og 57043) og det ble påvist en ny automatisk fredet lokalitet (id 222134) på Kringelen. Kulturminnene Kringelen (id 71733 og 37707) ble begge vurdert til *ikke* å være automatisk fredete kulturminner og vernestatus er for begge to er endret til *ikke fredet*. Det er ikke behov for å hensynta disse i det videre arbeidet med planen eller gjennom anleggsarbeidene.

Kulturminnene Latofta (id 47700 og 67653) skal sikres fysisk med gjerder i anleggsperioden, dette er noe som bør fremgå i planens bestemmelser. Fylkeskommunen er ellers tilfreds med at aktsomhets- og meldeplikten er tatt med i planens fellesbestemmelser.

Kommentar:

Merknad tas til orientering.

Tiltaket vil ikke påvirke vannforekomster slik at § 12 i vannforskriften kommer til anvendelse. Det blir kulvert/rør for Kvalsaukelva/Gårdselva og løsningen her skal sikre mulighet for fiskevandring som i dag, altså ingen forverring. Når det gjelder bru over til Holmen medfører planen ingen fysiske tiltak i berøring med sjø. Planen hjemler anleggsaktivitet i forbindelse med mulig framtidig løsning for GS. Dersom et tiltak ikke hindrer at miljømålene i vannforskriften nås, eller ikke medfører at tilstanden forringes er det ikke krav om at vilkårene i § 12 annet ledd vurderes. Slike tiltak skal kun behandles etter sektorlov som i dette tilfelle er plan- og bygningsloven.

Merknad tas til følge:

Bestemmelse 7.4 blir ytterligere skjerpet inn og det legges inn at kulturminnene Latofta (id 47700 og 67653) skal sikres fysisk med gjerder i anleggsperioden.

12.Fylkesmannen i Nordland, datert 30.04.17

Det foreligger ikke innsigelse til reguleringsplanen.

1. planfaglige råd:

Området på begge sider av fv. 82 er sentrale og viktige vinterbeiteområder for Kanstadfjod/Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt. Det forutsettes at vegvesenet tar spesielt hensyn til dyrenes trekk over veien, og at videre bruk av områder mot havet til beite ikke blir forringet. Fylkesmannen anser at planforslaget slik det foreligger i tilstrekkelig grad sikrer naturgrunnlaget for samisk kultur, næringsutøvelse og samfunnsliv. Det forutsettes at det i det videre arbeid holdes en tett dialog med reinbeitedistriktet.

2. landbruksfaglige råd:

Positivt at planen legger til rette for ivaretagelse av matjord, og at jordbruksområder langs strekningen skal revegeteres som jordbruksjord. Særlig i svingen langs Råvergerget innebærer ny kurvatur at en dal jordbruksareal blir omdisponert. Her regner Fylkesmannen med at gammel vegbane blir fjernet og revegetert som et avbøtende tiltak. Gammel vegbane har formål «veg», Statens vegvesen bes vurdere om en del av formålet kan få jordbruksformål etter anleggsperioden.

Når det gjelder belysning langs vegen, ber fylkesmannen om at det tas hensyn til rasjonell jordbruksdrift og at lysstolper ikke settes langt inn på jordbruksarealene.

Kommentar:

Merknad 1 tas til orientering, merknad 2 tas delvis til følge. Bekkekrysning ved profil 2730 krever at det er noe vegareal i en sone her. Vi justerer slik at noe av dagens veg blir tilbakeført til LNFR men at den kan benyttes som interimsveg i anleggsfasen (bestemmelsesområde for rigg- og anlegg).

13 Vesterålen Turlag ved Willy Vestå, datert 02.04.17

Vesterålen Turlag ber vegvesenet legge større vekt på adkomst til friluftsområdene, inkludert fjæra. En parkeringsplass bør anlegges mot Nerhaugen på Kringelen. Her er et svært attraktivt og sentrumsnært friluftsområde med tilgang til tangfjære, sandstrender og jernalder-minner.

Fra Vesterålen Turlags side er det å anse som et minimumskrav at dagens stoppmuligheter langs rv 82 opprettholdes. Dette vil gi fortsatt adkomst til naturherligheter store deler av distriktets befolkning har glede av, og dermed være et folkehelse-tiltak av ypperste klasse!

Kommentar: Det er ikke mulig å legge inn en utfartsparkering ved Nerhaugen, avkjørsel til eksisterende massetak opprettholdes ved profil 1900, men fra og med profil 1950 til og med profil 2200 senkes vegen med inntil 2, 2 m. På denne strekningen vil det ikke være mulig med avkjørsler. Siden det trolig heller ikke er forenlig med massetaket sin aktivitet å ha en utfartsparkering nær dette området, ansees dette som et punkt Vesterålen Turlag må ta opp med kommunen i forbindelse med revisjon av kommuneplanens arealdel. Man må be kommunen om å finne egnet sted der det kan anlegges utfartsparkering for utfart til Kringelneset.

11 Oversikt eiendommer der parter er tilskrevet

Siden det er ikke lov å offentliggjøre lister med navn og adresser på internett, er navn og adresser fjernet fra lista.

Matrikelnr	Rolle	Andel
1870-1/2	Hjemmelshaver (H)	1 / 1
1870-1/3	Hjemmelshaver (H)	1 / 1
1870-1/6	Hjemmelshaver (H)	1 / 1
1870-1/8	Hjemmelshaver (H)	1 / 1
1870-1/9	Hjemmelshaver (H)	1 / 1
1870-1/10	Hjemmelshaver (H)	1 / 1
1870-1/11	Hjemmelshaver (H)	1 / 1
1870-1/14	Hjemmelshaver (H)	1 / 1
1870-1/17	Hjemmelshaver (H)	1 / 1
1870-1/38		
1870-1/25	Hjemmelshaver (H)	1 / 2
1870-1/25	Hjemmelshaver (H)	1 / 2
1870-1/56	Hjemmelshaver (H)	1 / 1
1870-1/57		
1870-1/58		
1870-1/59	Hjemmelshaver (H)	1 / 1
1870-1/61	Hjemmelshaver (H)	1 / 1
1870-1/67	Hjemmelshaver (H)	1 / 1
1870-1/321		
1870-1/71	Hjemmelshaver (H)	1 / 2

Matrikelnr	Rolle	Andel
1870-1/71	Hjemmelshaver (H)	1/2
1870-1/79	Hjemmelshaver (H)	1/1
1870-1/85	Hjemmelshaver (H)	1/2
1870-1/85	Hjemmelshaver (H)	1/2
1870-1/319		
1870-1/319		
1870-1/181	Hjemmelshaver (H)	1/1
1870-1/235	Hjemmelshaver (H)	1/1
1870-1/236		
1870-1/254	Hjemmelshaver (H)	1/2
1870-1/254	Hjemmelshaver (H)	1/2
1870-1/255	Hjemmelshaver (H)	1/1
1870-1/256	Hjemmelshaver (H)	1/1
1870-29/12	Hjemmelshaver (H)	1/1
1870-31/1	Hjemmelshaver (H)	1/1
1870-31/4	Hjemmelshaver (H)	1/2
1870-31/4	Hjemmelshaver (H)	1/2
1870-31/27		
1870-31/27		
1870-31/7	Hjemmelshaver (H)	1/1
1870-31/8	Hjemmelshaver (H)	1/2
1870-31/8	Hjemmelshaver (H)	1/2
1870-31/9	Hjemmelshaver (H)	1/2

Matrikelnr	Rolle	Andel
1870-31/9	Hjemmelshaver (H)	1/2
1870-31/10	Hjemmelshaver (H)	1/1
1870-31/11	Hjemmelshaver (H)	1/1
1870-31/26	Hjemmelshaver (H)	1/1
1870-31/12	Hjemmelshaver (H)	1/1
1870-31/13	Hjemmelshaver (H)	1/1
1870-31/14	Hjemmelshaver (H)	1/1
1870-32/1	Hjemmelshaver (H)	1/1
1870-32/4		
1870-32/2	Hjemmelshaver (H)	1/1
1870-32/3	Hjemmelshaver (H)	1/1
1870-32/6	Hjemmelshaver (H)	1/2
1870-32/6	Hjemmelshaver (H)	1/2
1870-32/11		
1870-32/11		
1870-32/8	Hjemmelshaver (H)	1/8
1870-32/8	Hjemmelshaver (H)	1/8
1870-32/8	Hjemmelshaver (H)	2/8
1870-32/8	Hjemmelshaver (H)	2/8
1870-32/8	Hjemmelshaver (H)	2/8
1870-32/9	Hjemmelshaver (H)	1/1
1870-32/10	Hjemmelshaver (H)	1/1

12 Vedlegg

1. *Plankart datert 28.01.17*
2. *Reguleringsplanbestemmelser datert 28.04.17*
3. *Tegningshefte (B, C, E og F- tegninger) datert 28.04.17*
4. *Støysonekart datert 25.05.16*
5. *ROS analyse datert 28.10.16*
6. *Geoteknikk F. 82 Utbedringer Sortland –Risøyhamn, Delstrekningene mellom Reinsnes og Risøyhamn datert 14.11.2012*
7. *Geoteknikk Sortland –Risøyhamn Delstrekning A, D og E–F datert 16.01.2015*
8. *Vegteknologi, forsterkningsrapport Fv 82 Sortland–Holmen datert 26.08.16*
9. *Rapport myrsonderinger datert 12.07.2016*
10. *Fagrappport landskap. Formingsveileder: håndtering av landskap i plan og byggeperioden datert nov 2012*
11. *Sammendrag av forhåndsmerknader etter varsel om oppstart 2014*