



Statens vegvesen

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Behandlende enhet:
Region nord

Saksbehandler/telefon:
Guro Dalheim Johansen /
91836295

Vår referanse:
19/23046-7

Deres referanse:

Vår dato:
18.03.2019

E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt. Søknad om tillatelse til midlertidige utslipp fra anleggsarbeid.

Sammendrag

Statens vegvesen Region Nord søker med dette om tillatelse til midlertidige utslipp fra sju tunneler (inkludert en tre-armet tunnel med rundkjøring i fjell) i anleggsfasen (i forbindelse med tunneldriving), tunnelavrenning i driftsfasen, avrenning fra planlagte rigg- og deponiområder, samt til forurensning av anleggsstøy- og støv.

Anleggsarbeidet for prosjekt E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt er planlagt utført i perioden 2021–2026, men det er fortsatt knyttet noe usikkerhet rundt nøyaktig anleggsstart- og slutt. Utslippssøknaden er basert på en vurdering av sårbarhet for forurensning i de ulike resipientene, samt en vurdering av mulighetene for forebygging av midlertidige forurensninger i ulike delområder/resipienter. Det er gjort en kunnskapsbasert og konkret differensiering ved at det søkes om ulike grenseverdier for tillatt forurensning i de ulike vannforekomstene. Vedlagte Ecofact-rapport 553 «Miljøriskovurdering E10/rv. 85», datert 16.11.18, utdyper og danner grunnlaget for søknaden, herunder beskrivelse av prosjektområdet, de planlagte tunnelene, rigg- og deponiområdene. I denne rapporten er det gjort en sårbarhetsvurdering av resipientene som potensielt vil motta avrenning fra tunnel, rigg- og deponiområder, og det er foreslått grenseverdier for tunnelvann fra anleggsfasen for suspendert stoff, olje og pH på bakgrunn av resipientenes sårbarhet, sannsynlig utslippspunkt, tiltakets varighet og fortynningspotensial i resipienten. De

anbefalte grenseverdier er satt med mål om at belastningen blir akseptabel så lenge anleggsfasen pågår, slik at en unngår negative miljøeffekter.

For driftsfasen (permanent situasjon) vises det til Statens vegvesens egne håndbøker, spesielt håndbok N500 Vegtunneler. Bruk av såpe til tunnelvask vil i utgangspunktet ikke tillates, og det vil i kontrakten med OPS-leverandør stilles krav til at eventuell bruk av såpe må begrunnes spesielt. Det skal for alle tunneler etableres sandfang og oljeutskiller som skal håndtere grovpartikulær forurensning og oljestoffer som følger avrenning fra tunnel og fra vask. For rensing av vaskevann fra tunnelene skal det etableres containerbaserte rensesystemer og utslipp etter disse anses som tilnærmet rent vann. Unntaket er plastpartikler fra bildekkslitasje som i begrenset grad holdes igjen i sandfang. Det er i dag ingen kjente løsninger som i tilstrekkelig grad kan rense ut mikroplast fra veganlegg. Resipient for driftsfase vil være den samme som for anleggsfase.

Tabell 1 viser en oversikt over anbefalte grenseverdier for parameterne suspendert stoff (SS), olje og pH samt midlingstid for hver tunnel og aktuelle resipienter. Denne er hentet fra vedlegg D i «Miljøriskovurdering E10/rv. 85».

Tabell 1: Anbefalte grenseverdier for parameterne suspendert stoff (SS), olje, pH samt midlingstid for hver tunnel og aktuelle resipienter (hentet fra vedlegg D i «Miljøriskovurdering E10/rv. 85»).

Tunnel	Påhugg	Resipient	Beskrevet under parsell	SS (mg/L)	Midlingstid	Olje (mg/L)	Midlingstid	pH	Midlingstid
FG	F	Våtvolløva	2 og 3	200	Ukesmiddel	10	Maksimalverdi	6-9	Maksimalverdi
	G	Løbergbukta	2 og 3	400	Ukesmiddel	20	Maksimalverdi	6-9	Maksimalverdi
LP	L	Heggedalselva	4	200	Ukesmiddel	10	Maksimalverdi	6-9	Maksimalverdi
		Kanstadbotn	4	400	Ukesmiddel	20	Maksimalverdi	6-9	Maksimalverdi
	P	Oselva	5 og 8 vest	100 Hvis utslipp fra tunnel LP og rX samtidig: 50	Ukesmiddel	10	Maksimalverdi	6-9	Maksimalverdi
		Dalelva		150 Hvis utslipp fra tunnel LP og rX samtidig: 100	Ukesmiddel	10	Maksimalverdi	6-9	Maksimalverdi
		Kjerringelva		200	Ukesmiddel	20	Maksimalverdi	6-9	Maksimalverdi
		Fiskfjorden		400	Ukesmiddel	20	Maksimalverdi	6-9	Maksimalverdi
	rX	r	Oselva	5 og 8 vest	100 Hvis utslipp fra tunnel LP og rX samtidig: 50	Ukesmiddel	10	Maksimalverdi	6-9
Dalelva			150 Hvis utslipp fra tunnel LP og rX samtidig: 100		Ukesmiddel	10	Maksimalverdi	6-9	Maksimalverdi
Kjerringelva			200		Ukesmiddel	20	Maksimalverdi	6-9	Maksimalverdi
Fiskfjorden			400		Ukesmiddel	20	Maksimalverdi	6-9	Maksimalverdi
X		Kongsvikelva	8 øst	200	Ukesmiddel	10	Maksimalverdi	6-9	Maksimalverdi
ZÆ	Z	Kongsvikelva	8 øst	200	Ukesmiddel	10	Maksimalverdi	6-9	Maksimalverdi
	Æ	Bekkeelva	9	400	Ukesmiddel	20	Maksimalverdi	6-9	Maksimalverdi
ØÅ	Ø	Ulvikelva	9	100	Ukesmiddel	10	Maksimalverdi	6-9	Maksimalverdi
	Å	Sørgårdselva		400	Ukesmiddel	20	Maksimalverdi	6-9	Maksimalverdi
AB	A	Haubakkelva	9	400	Ukesmiddel	20	Maksimalverdi	6-9	Maksimalverdi
	B	Årbogelva	10	100	Ukesmiddel	10	Maksimalverdi	6-9	Maksimalverdi
Dj-JJ-JN	D	Storelva	10	400	Ukesmiddel	20	Maksimalverdi	6-9	Maksimalverdi
		Bekk fra Gausvikvatnet		200	Ukesmiddel	10	Maksimalverdi	6-9	Maksimalverdi
	J	Tjeldsundet	11	600	Ukesmiddel	20	Maksimalverdi	6-9	Maksimalverdi
	N	Kaupelva		400	Ukesmiddel	20	Maksimalverdi	6-9	Maksimalverdi

E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt

Om prosjektet

OPS-prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt er en del av strekningene som er utredet i Konseptvalgutredning (KVU) E10/rv. 85 Evenes–Sortland. Statens vegvesen har gjennomført planprosesser med sikte på mulig byggestart i 2020/2021.

OPS-prosjektet E10/rv. 85 omfatter strekningene:

- E10 Tjeldsund bru–Gullesfjordbotn
- E10 Tjeldsund bru–Steinsland
- rv. 83 Tjeldsund bru–Fauskevåg
- E10 Kåringen– Fiskefjord og
- rv. 85 Gullesfjordbotn – Langvassbukt (til Sigerfjord tunell)

Prosjektet går innom 2 fylker (Nordland og Troms) og 6 kommuner (Sortland, Kvæfjord, Lødingen, Tjeldsund, Harstad, og Skånland). Prosjektet skal knytte regionene (og de største byene) Ofoten (Narvik), Sør–Troms (Harstad), Vesterålen (Sortland) og Lofoten (Svolvær) med ca 120 000 innbyggere tettere sammen.

Prosjektet planlegger bygging av totalt 83 km to–felts veg, fordelt på:

- 35 km ny veg i eksisterende trase
- 28 km tunneler
- 20 km veg i ny trase

Prosjektet omfatter bygging av flere mindre bruer, kollektivtiltak, rasteplasser, døgnhvileplass, utfartsparkeringer, driftsunderganger, gang– og sykkelveger, samleveger, tilkoplinger til eksisterende veg, nye kryssløsninger og sanering (reduksjon) av private avkjørsler. Oppgradering av avlastet vegnett Kåringen – Kanstad og forsterket vedlikehold av avlastet E10 Fiskefjord – Tjeldsund bru inngår også.

Det er lagt til grunn delvis finansiering ved bruk av bompenger. Lokale vedtak om bompengefinansiering i berørte fylkeskommuner og kommuner ble fattet høsten 2018.

Flere strekninger på E10 har vesentlig lavere vegstandard enn det nasjonale krav tilsier. Dette fører til økt reisetid, økte kostnader og lite forutsigbar transport. Oppgradering av standard, eliminering av stigninger, redusert reisetid, innkorting av transportavstander og reduksjon av avstandskostnader har vært prosjektutløsende behov for prosjektet.

Basert på konseptvalgutredning for E10/rv. 85 Evenes– Sortland, datert januar 2012, besluttet Regjeringen den 26.mars 2013 at konseptene K2 og K3 legges til grunn for videre planlegging av strekningen. Som premiss for behandlingen i Regjeringen har det ligget en forutsetning om at ny kryssing av Tjeldsundet (K3) først kan være aktuell når K2 er ferdig bygget.

Konsept 2 innebærer oppgradering av E10 Evenes – Tjeldsund, ny E10 Tjeldsund – Fiskfjord – Gullesfjordbotn, oppgradering av dagens E10 Fiskefjord – Kåringen og oppgradering av rv. 85 Gullesfjordbotn–Sortland. Konsept 3 innebærer i tillegg ny kryssing av Tjeldsundet.



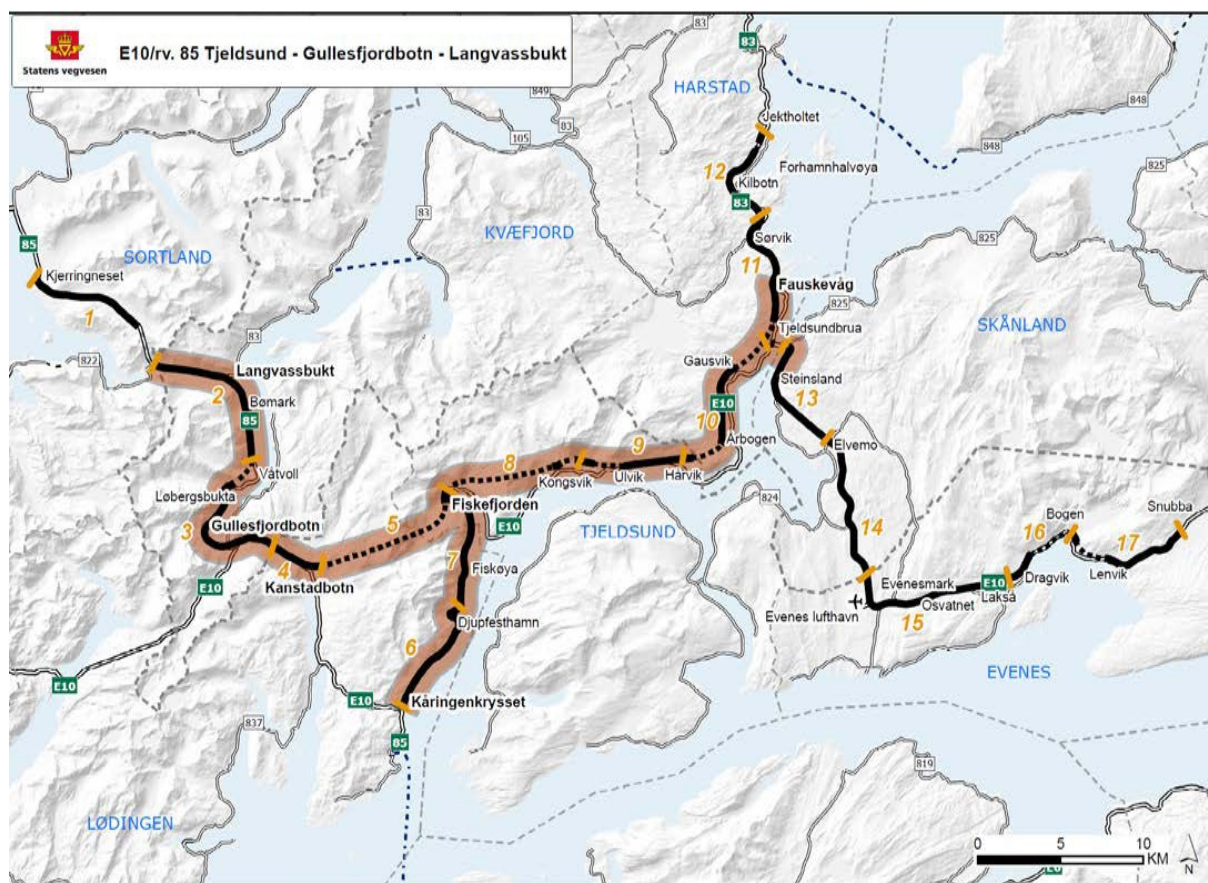
Figur 1: Konsept 2 (K2) fra KVV Evenes-Sortland.

Med bakgrunn i anbefaling i KVV ble det i Meld. St. 26 (2012 – 2013), Nasjonal transportplan 2014 – 2023 beskrevet at prosjektet skulle planlegges for byggestart i perioden 2018–2023.

I Prop. 1S (2014–2015) om Statsbudsjettet for 2015 og Prop. 1S (2015–2016) om Statsbudsjettet for 2016 besluttet Stortinget at strekningen skulle planlegges for utbygging i Offentlig-Privat-Samarbeid (OPS-prosjekt).

I [Meld. St.25 \(2014–2015\) På rett vei – Reformen i veisektoren](#) beskrives rammeverk for OPS prosjektene og her omtales prosjektet som ett av tre nye OPS prosjekter.

I Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan (NTP) 2018–2029 er prosjektet prioritert i første del av planperioden.



Figur 2: OPS-prosjektet med parsellinndelinger.

Med bakgrunn i KVV og NTP 2014–2023 ble det i 2014 besluttet av Regionvegsjefen i region nord at planarbeidet for K2 Evenes–Sortland skulle starte. I desember 2014 besluttet Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) etter anmodning fra Statens vegvesen og med anbefaling fra de sju berørte kommunene at det skulle brukes Statlig reguleringsplan for prosjektet. I 2015 vedtok KMD planprogram med valg av traséer og valg av vegstandard for E10/rv. 83/rv. 85 Hålogalandsvegen, som omfatter hele K2 Evenes – Sortland.

Avgrensningene til prosjektet som er lagt til grunn i NTP 2018–2029 er basert på trasévalg besluttet i Planprogrammet. Som følge av valgt trasé med kryss i fjell på vestsiden av Tjeldsund bru, ble ny rv. 83 fra kryss i fjell til Fauskevåg inkludert i prosjektet, for å sikre tilkobling til eksisterende rv. 83. Av samme grunn ble også en del av E10 på østsiden av Tjeldsund bru inkludert i prosjektet, for å sikre et helhetlig vegsystem som blant annet inkluderer regionalt kollektivknutepunkt, rasteplass og døgnhvileplass for tungbiltrafikken.

Organisering

Statens vegvesen har valgt å organisere E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt som et større prosjekt, underlagt prosjektavdelingen i region nord. Avdelingsdirektør for prosjektavdelingen er prosjekteier.

Prosjekteier har ansvaret for bompengeprosessen fram til vedtak i Stortinget.

Prosjektet har ansvar for utarbeidelse av grunnlagsdokumenter. Bompeng- og trafikknotat skal godkjennes av vegdirektoratet før lokalpolitisk behandling og Stortingsbehandling.

Vegdirektoratet er kontraktsansvarlig og har det overordnede ansvaret for gjennomføring av OPS-anskaffelsen. Dette arbeidet gjennomføres i tett samarbeid med prosjektet.

Prosjektet ved prosjektleder rapporterer til prosjekteier. Prosjektet har ansvaret for gjennomføringen av prosjektet, etter signert kontrakt. Videre har prosjektet ansvar for at OPS-leverandøren prosjekterer, bygger og gjennomfører drift/vedlikehold i henhold til kontrakt. En overføring av ansvaret for oppfølgingen av drift- og vedlikeholdsoppgavene for ferdig anlegg til andre deler av Statens vegvesen kan bli aktuelt.

Videre skal prosjektet ha ansvar for omklassifisering av veger som skal overføres til andre ansvarshavere som kommune, fylkeskommune og evt. private eiere.

Planprosess- og godkjenning

Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning for E10/rv. 83/r. 85 Hålogalandsvegen ble vedtatt av KMD 20.07.2017.

Lødingen og Tjeldsund kommuner vedtok i juni 2018 reguleringsendringer på 4 steder som et ledd i kostnadsutt.

Det pågår reguleringsendringer på 8 små områder i planområdet for Hålogalandsvegen, herunder i Kvæfjord, Lødingen, Tjeldsund og Harstad kommuner. Reguleringsendringene gjøres i hovedsak grunnet behov for større areal for permanente deponi i OPS-prosjektet, og vil ikke innvirke på selve utslippssøknaden og de aktuelle resipientene. Reguleringsendringene vil legges ut på høring/til offentlig ettersyn vinteren 2019, og vedtak forventes i løpet av sommeren 2019.

Valg av standard

Årsdøgnsrafikk (ÅDT) fremskrevet til 2062 ligger til grunn for valg av standard for prosjektet. Følgende trafikk tall gjelder for strekningene i prosjektet:

- E10 Tjeldsund bru-Gullesfjordbotn: ÅDT 2300
- E10 Tjeldsund bru-Steinsland: 6000
- rv. 83 Tjeldsund bru-Fauskevåg: ÅDT 5500
- E10 Kåringen- Fiskefjord: ÅDT 450
- rv. 85 Gullesfjordbotn - Sigerfjordtunell: ÅDT 2200

Følgende standardkrav gjelder for strekningene i prosjektet (i henhold til håndbok N100, pr 20.07.2017):

- E10 bygges iht. dimensjoneringsklasse H3 og fartsgrense 90 km/t
- Rv. 83 bygges iht. dimensjoneringsklasse H1 og fartsgrense 80 km/t (ihht revidert N100, 2018)
- Rv. 85 Gullesfjordbotn–Sigerfjordtunnelen H2 og fartsgrense 80 km/t
- Rv. 85 Fiskfjord–Kåringen bygges iht. dimensjoneringsklasse U–H2 og fartsgrense 80 km/t

Måloppnåelsen i form av redusert reisetid i regulert løsning er for strekningene:

Sortland – Harstad: 40 minutter.

Sortland– Evenes: 39 minutter.

Fremdriftsplan

Det arbeides for at Stortinget kan vedta stortingsproposisjonen 3./4. kvartal 2019, slik at utlysning av konkurransen for anskaffelse av OPS–leverandør kan skje 4. kvartal 2019. Det tas videre sikte på kontraktsinngåelse senest 1. kvartal 2021, med byggestart umiddelbart etter dette og vegåpning for E10/rv. 85 innen 3. kvartal 2026.

Tidspunktet for idriftsettelse av ny E10, rv. 83 og rv. 85 kan justeres som en del av forhandlingene/dialogen og kontraktbestemmelsene mellom Statens vegvesen og OPS–leverandøren. Siden all betaling fra oppdragsgiver/byggherre først skjer etter vegåpning, er det svært sannsynlig at OPS–leverandøren vil legge opp til kortest mulig byggetid. Erfaring fra andre prosjekter tilsier en byggetid på rundt 5 år, der tunnelenes byggetid vil være styrende for den totale byggetiden. Byggetiden inkluderer nødvendig prosjektering i byggefasen.

Fremdriftsplan	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	...2051
KS2										
Storingsbehandling og vedtak i Stortinget										
Grunnerverv										
Arkeologiske undersøkelser										
Omlegging av høyspent										
Utarbeidelse av konkurransegrunnlag										
Utllysning av konkurranse										
Prekvalifisering, dialog og forhandling										
Kontraktssignering OPS										
Bygging av OPS-strekning										
Vegåpning OPS-strekning										
Drift og vedlikeholdsfasen OPS										
Avsluttet OPS-kontrakt - overlevering av veg										

Bakgrunn for utslippssøknaden

Forurensningslovens §11 stiller krav til søknad om utslippstillatelse til forurensningsmyndighet (her Fylkesmannen i Nordland og Fylkesmannen i Troms) for virksomhet som kan medføre forurensning. Statens vegvesens håndbok N500 Vegtunneler

stiller i tillegg krav til søknad til Fylkesmannen om midlertidige utslipp av vann som følge av anleggsarbeider.

Forurensningsloven §8 sier at vanlig forurensning fra midlertidig anleggsvirksomhet er tillatt. Fylkesmannen har etablert en praksis med søknad og behandling etter forurensningsloven §11 i andre tidligere store vegprosjekter, ut fra en vurdering av anleggsarbeidets omfang, varighet og tilhørende potensial for forurensning.

Den statlig vedtatte reguleringsplanen for Hålogalandsvegen, vedtatte reguleringsendringer på fire områder samt ytre miljø-plan for OPS-prosjektet E10/rv. 85, inneholder krav om å unngå og begrense forurensninger fra veganlegget, både i anleggs- og driftsfase. Kontrakt med OPS-leverandør som tildeles prosjektet vil i tillegg inneholde konkrete krav og tiltak for å unngå og begrense forurensninger. Dette er Fylkesmannen gjort kjent med i forbindelse med planbehandling av vegprosjektet, samt i dialog med Statens vegvesen om utslippstillatelsen.

Utslippssøknaden

Vannforekomster

Søknaden gjelder utslipp fra byggearbeidene i anleggsperioden. Statens vegvesen søker om tillatelse til midlertidige utslipp i nærmere angitte vannforekomster, også kalt resipienter for forurensning (oppsummert i tabell 2 under), med tilhørende foreslåtte utslippsgrenser slik dette er beskrevet i kapittel 5 i vedlagte rapport fra Ecofact/Rambøll m.fl., datert 16.11.18.

Tabell 2: Oppsummering av vannforekomstenes sårbarhet etter Natumangfoldloven (NMFL) og Vannforskriften (VF). Hentet fra Vedlegg D i «Miljøriskovurdering E10/rv. 85».

Vannforekomst	Score NMFL	Score VF
Gullesfjorden vest bekkefelt, 178-32-R	1,0	2,0
Lakselva Gullesfjord bekkefelt, 177-35-R	1,5	2,3
Heggedalselva, 177-19-R	1,5	2,1
Bekker fra Mølnvikneset til Fisløybukta, 177-90-R	1,0	1,7
Fiskfjorden bekkefelt, 177-131-R	1,0	2,1
Kongsvikosen, 177-16-R	1,2	2,1
Ulvikelva, 177-130-R	1,0	2,1
Årbogelva, 177-47-R	1,0	2,1
Gausvikvassdraget, 177-11-R	1,0	2,1
Bekker Harstad-Tjeldsund, 177-150-R	1,7	1,7

Perioden søknaden gjelder strekker seg fra tidligste mulige tidspunkt for byggestart i 2021 og forventet byggetid på 5–6 år fremover, med ferdig veg i 2026–2027. Grunnet noe usikkerhet knyttet til nøyaktig tidspunkt for anleggsstart- og slutt søkes det for en anleggsperiode fra 2021–2028, med påfølgende driftsperiode på 25 år.

I vedlagte rapport «Miljørisikovurdering E10/rv. 85» er følgende beskrevet:

- Området vegen planlegges bygd i og aktuelle resipienter
- Hvilke typer utslipp og påvirkninger som kan forventes
- Forslag til grenseverdier i resipient etter en vurdering av de ulike resipientenes sårbarhet samt mulighetene for tiltak for å begrense forurensning fra anleggsarbeidet i de ulike delområdene
- Forslag til overvåking av utslipp til vann før anleggsstart, mens tunneldriften pågår, overvåking og vedlikehold av sedimentasjonsbasseng, samt overvåking i de viktigste resipientene (som beskrevet i vedlagte rapport).

Vurderinger av hydrologi, retninger på vannstrømmer, vurderinger av bergartsforhold og planområdets plassering i ulike nedbørsfelt er illustrert i rapporten, da dette er viktig bakgrunnsinformasjon for vurdering av grenseverdier i resipient.

Spesielt om vaskevann

Alle tunnelene vil ha sandfang og oljeutskiller etter reglene i N500 Vegtunneler. For å ivareta eventuelle konsesjonskrav til ytterligere rensing skal det legges til rette for etablering av containerbaserte rensesystemer inne i tunnelen. Disse skal rense vaskevann ytterligere etter at grovpartikulært stoff samles i sandfang. Oljeutskiller kan etableres separat eller som en integrert del av containersystemet. Etter denne rensingen skal utslippsvannet være tilnærmet reint i forhold til reglene i forurensingsloven. Begrunnelsen for å bruke containerbaserte løsninger er at sedimentasjonsbasseng for opphold av tunnelhelvask med såpevann i 10–14 dager vil kreve store anlegg utenfor tunnelområdet og ved relativ lav ÅDT vil dette være en svært stor kostnad både i investering og drift, sett opp mot trafikkfallene. Statens vegvesen vil derfor i kontrakten med OPS-leverandør sette som krav at det som utgangspunkt ikke skal brukes såpe (noen tekniske installasjoner inne i tunnelen vil trolig ikke tåle vann med høyt trykk). Med bakgrunn i dette mener Statens vegvesen at det vil være tilstrekkelig med containerbaserte rensesystemer, og at disse kan plasseres inne i tunnelene.

Spesielt om plast

Prosjektet har ei utfylling i sjø, ved Raksebukta (ved Løbergsbukta). Fylling gjøres fordi vegen legges ut som ledd i skredsikring. Det legges opp til at plastforurensing skal minimeres ved utfylling i henhold til Miljødirektoratets tilrådninger (Faktaark M-1085/2018).

Alle deponi har god buffer mot vassdrag slik at det ikke skal komme noe plast fra deponerte steinmasser til vassdrag.

Det vil stilles krav om tiltak mot plastforurensning i kontrakten med OPS-leverandør.

Når det gjelder mikroplast finnes det i dag ikke renseløsninger som kan håndtere vannløst mikroplast. Mikroplast fra slitasje av bildekk vil med dagens teknologi ikke kunne fanges opp. Dersom slike renseløsninger etter hvert kommer på markedet, må man vurdere om dette kan kobles på som et ekstra ledd i etablert containerbasert rensesystem.

Støy og støv

Det planlagte veganlegget vil medføre belastning i nærmiljøet i anleggsfasen, spesielt tett ved bebyggelse. Bygge- og anleggsstøy og luftforurensning forutsettes å oppfylle kravene i Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T1442) og tilsvarende for luft (T1520). Disse gir anbefalte grenser for støy og luft fra bygg og anleggsvirksomhet.

Ved overholdelse av disse kravene skal ikke nabolag bli belastet med mer støy og støv enn det man må kunne akseptere i en anleggsperiode. Eventuelle planlagte avvik fra T1442 må OPS-leverandør avklare med myndigheten.

I vedlagte utredning «E10/rv. 83/rv. 85 Hålogandsvegen – Luftkvalitet» (Rambøll, 29.01.19) er det utført en vurdering av spredning ut fra tunnelmunninger og lokal luftkvalitet langs ny E10/rv. 85 Tjeldsund-Gullesfjordbotn-Langvassbukt. Denne vil legges til grunn i kontrakt med OPS-leverandør, ved å stille krav om tiltak for å overholde krav til grenseverdier.

Ved overskridelse av grenseverdier eller naboklager skal OPS-leverandør sette i gang avbøtende tiltak. Se også YM-planen for prosjektet (vedlagt).

Videre presisering av støykrav ligger i reguleringsplan og YM-plan samt vil ligge i kontrakt som inngås med OPS-leverandør.

Oppfølging og kontroll av OPS-leverandør

Statens vegvesen vil i henhold til de gjeldende kravene i reguleringsplan, ytre miljø-plan, kontrakt med OPS-leverandør, samt kommende krav i utslippstillatelse, systematisk følge opp og kontrollere OPS-leverandør. Basert på nevnte krav skal OPS-leverandør selv detaljere gjennomføringen av anleggsarbeidet. Dette vil blant annet inkludere valg av hvilke deler av planområdet som skal benyttes til midlertidige renseløsninger, og hvor sprengstein og andre masser skal disponeres eller lagres midlertidig. Statens vegvesen vektlegger ut fra dette at det er nødvendig å sette krav til grenseverdier for forurensninger i resipientene, slik at dette ligger til grunn for gjennomføringen av anleggsarbeidene. En alternativ tilnærming kunne være å detaljstyre valg og plassering av midlertidige renseløsninger og massedisponering ytterligere nå før OPS-leverandør er på plass, men dette vurderes som uhensiktsmessig.

Statens vegvesen har lagt til grunn for søknaden at vannforekomster med følgende kvaliteter prioriteres:

- Vannforekomster av en viss størrelse
- Vannforekomster som brukes til eller har potensial som drikkevann
- Sårbare vannforekomster ut fra naturverdier, som eksempelvis anadrom fisk
- Vannforekomster som er utsatte for forurensninger i anleggsfasen ut fra lokalisering i eller nær planområdet

Vurderinger etter naturmangfoldlovens §§ 8–12

Statens vegvesen mener nå at kunnskapsgrunnlaget (§8) som foreligger etter arbeidet med vedtatte reguleringsplaner, YM-plan og rapporten «Miljørisikovurdering E10/rv. 85», er tilstrekkelig for å kunne ta en beslutning om tillatelse.

Det er redegjort for sårbare resipienter i miljørisikovurderingen som følger utslippssøknaden, samt til dels i reguleringsplanarbeidet. Det planlegges videre gjennomført førundersøkelser av fisk og bunndyr i forkant av byggestart, samt etterundersøkelser etter at tiltaket er avsluttet (1–2 år etter at tiltaket er avsluttet), i henhold til anbefaling i vedlagte miljørisikovurdering. Når kunnskapsgrunnlaget er godt blir føre-var prinsippet (§9) normalt ikke vektlagt i stor grad. Statens vegvesen mener imidlertid at forslaget til overvåking i de viktigste resipientene i anleggsfasen vil være viktig for å redusere usikkerhet og sikre fortsatt godt kunnskapsgrunnlag underveis i anleggsarbeidet. Dette for å kunne tilpasse og finne gode forurensningsbegrensende tiltak. Hensyn til økosystemet og den samlede belastningen (§10) er gjort på overordnet nivå i forbindelse med vedtak av reguleringsplanen. Vi nevner også her at det i vedlagte miljørisikovurdering er gjort vurderinger av planområdet som helhet, og at sårbarhetsvurderinger av ulike resipienter og differensierte grenseverdier for utslipp er gjort i tråd med §10. §11 som beskriver at kostnader skal dekkes av tiltakshaver er dekket ved at kostnader for eventuelle utredninger og rensetiltak vil dekkes i vegprosjektet. §12 som beskriver miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er en klar føring for OPS-leverandør. Kravene til begrensning av forurensning i reguleringsplan, ytre miljø-plan, kontraktkrav og utslippstillatelse må konkret følges opp av OPS-leverandør ved å tilby velfungerende tekniske løsninger for begrensning av forurensning, og for rensetiltak.

Konklusjon

Statens vegvesen søker om tillatelse til midlertidige utslipp fra tunneler i anleggsfasen (i forbindelse med tunneldriving), tunnelavrenning i driftsfasen, avrenning fra rigg- og deponiområder, samt til midlertidig forurensning av bygge- og anleggsstøy og støv. Anleggsarbeidet er planlagt utført i perioden 2021–2026 (noe usikkerhet knyttet til anleggsstart- og slutt). Statens vegvesen søker om slik tillatelse for nærmere angitte resipienter og for nærmere angitte forurensninger, med utslippsgrenser slik dette er beskrevet i kapittel 5 i vedlagte rapport «Miljørisikovurdering E10/rv. 85».

Statens vegvesens kontaktperson for utslippssøknaden er Guro Dalheim Johansen, prosjekteringsleder E10/rv. 85.

Med hilsen

Reidar Johansen
Prosjektleder, E10/rv. 85
Statens vegvesen Region Nord

Vedlegg

1. Ecofact-rapport 553: «Miljørisikovurdering E10/rv. 85». Ecofact Nord AS/Rambøll Norge AS/Ecofact Sørvest AS/Natur og Samfunn AS, 16.11.18.
2. «E10/rv. 83/rv. 85 Hålogalandsvegen – Luftkvalitet». Vurdering av lokal luftkvalitet, Rambøll Norge AS, 03.01.19.
3. Ytre miljø-plan E10/rv. 83/rv. 85 Hålogalandsvegen. OPS-prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt, Statens vegvesen Region nord, 31.05.18.

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Likelydende brev sendt til
Fylkesmannen i Nordland, Statens hus Moloveien 10, 8002 BODØ
Fylkesmannen i Troms, Postboks 6105, 9291 TROMSØ

Kopi
Fylkesmannen i Nordland, Statens hus Moloveien 10, 8002 BODØ