



TORSKEN KOMMUNE	
SEINERFORSAMLINGEN	
	KAV
23 DES. 2015	
L12	
13/199	



Statens vegvesen

Detaljreguleringsplan

Vedtatt plan



Norcup ID

Prosjekt: Fv. 243 Skredsikring Sifjordbotn-Røyresbukta

Fv. 243 og fv. 232

Kommune: Torsken

Innhold

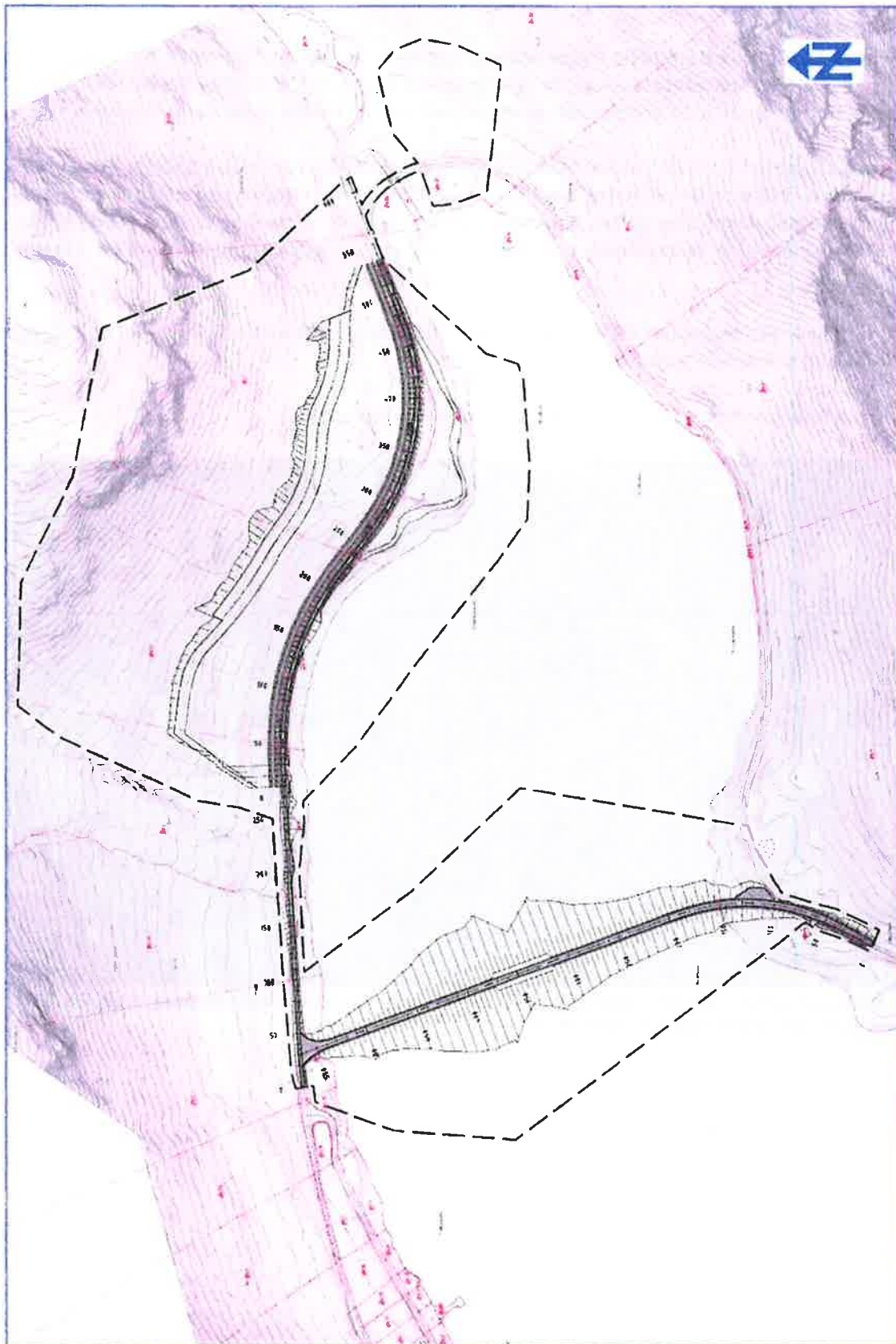
1	Sammendrag	5
2	Innledning.....	6
3	Hva er en detaljregulering.....	7
4	Bakgrunn for planforslaget.....	7
4.1	Planområdet	7
4.2	Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for fv. 243 skredsikring Sifjordbotn–Røyresbukta.....	8
4.3	Målsettinger for planforslaget	8
4.3.1	Effektmål	8
4.4	Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning.....	9
4.5	Rammer og premisser for planarbeidet	9
4.5.1	Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging	9
4.5.2	Regional transportplan.....	9
4.5.3	Planstatus for området.....	10
5	Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet	12
5.1	Beliggenhet.....	12
5.2	Trafikkforhold	12
5.3	Landskapsbilde	13
5.4	Nærmiljø og friluftsliv.....	14
5.5	Naturmangfold	14
5.6	Kulturmiljø.....	15
5.7	Naturressurser.....	16
5.7.1	Reindrift.....	16
5.7.2	Fiske.....	16
5.8	Grunnforhold – Geoteknikk.....	17
5.9	Skred.....	18
5.10	Massetak	19
5.11	Strømforhold	20
6	Beskrivelse av forslag til detaljregulering.....	21
6.1	Planlagt arealbruk	21
6.2	Tekniske forutsetninger.....	21
6.3	Nærmere beskrivelse av planstrekningen.....	22
6.3.1	Vurderte alternativer for skredsikringstiltak.....	22
6.3.2	Valg av bruløsning	23
7	Alternativsvurderinger	24

7.1	Sideforflytning av veg	24
7.2	Tunnel	24
7.3	Fjordkryssing 1 og 2	24
7.4	Valgt alternativ	25
8	Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger	26
8.1	Framkommelighet	26
8.2	Samfunnsmessige forhold	26
8.3	Avlasta veg og forslag til omklassifisering	26
8.4	Naboer	27
8.4.1	Berørt bebyggelse	27
8.5	Byggegrenser	27
8.6	Kollektivtrafikk og gang-/sykkeltrafikk	27
8.7	Nærmiljø og friluftsliv	27
8.8	Kulturmiljø	28
8.9	Naturressurser	28
8.9.1	Fiske	28
8.9.2	Reindrift	28
8.10	Strømforhold	28
8.11	Sjøfylling og returølger	29
8.12	Massetak	29
8.13	Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse	31
9	Konsekvensutredning	32
9.1	Landskap	33
9.2	Naturmangfold	36
9.2.1	Naturmangfoldloven §§ 8-12	37
9.3	Konklusjon konsekvensutredning	38
10	Gjennomføring av forslag til plan	39
10.1	Framdrift og finansiering	39
10.2	Utbyggingsrekkefølge	39
10.3	Trafikkavvikling i anleggsperioden	39
10.4	Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)- og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen	39
11	Merknader til planforslaget	41
12	Adresseliste inkludert grunneierliste	42
13	Reguleringsplanbestemmelser	44
REGULERINGSPLANBESTEMMELSER		44
§ 1 GENERELT		44
§ 2 FELLES BESTEMMELSER		45
§ 3 SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR		46

Detaljregulering for fv. 243 skredsikring Sifjordbotn–Røyresbukta, Torsken kommune

§ 4 LANDBRUKS-, NATUR- OG FRILUFTSOMRÅDER SAMT REINDRIFT (LNFR).....	47
§ 5 BRUK OG VERN AV SJØ OG VASSDRAG, MED TILHØRENDE STRANDSONE.....	47
§ 6 OMRÅDEBESTEMMELSER	47
§ 7 REKKEFØLGEKRAV	48
Vedlegg	49

Alle foto: Statens vegvesen (hvis ikke annet oppgitt)



Figur 1 Oversiktstegning med planens begrensning

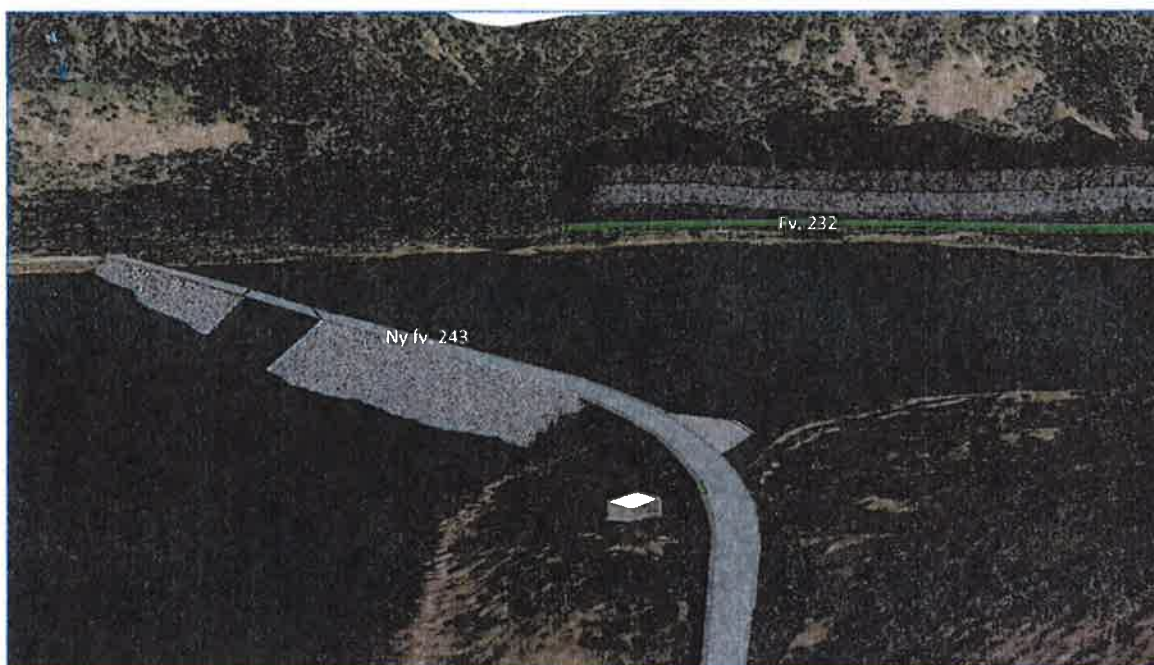
1 Sammendrag

På vegne av Troms fylkeskommune legger Statens vegvesen og Torsken kommune frem forslag til detaljregulering med konsekvensanalyse for fv. 243 skredsikring Sifjordbotn–Røyernesbukta i Torsken kommune. Dette prosjektet er et delprosjekt i en finansieringspakke som kalles Torskenpakken.

Dagens veg går gjennom et svært skredutsatt område i Røyernesbukta. Planforslaget legger opp til vegomlegging av fv. 243 med fjordkryssing i Sifjordbotn for å unngå den skredutsatte strekningen. Fjordkryssing planlegges med fylling og bru. Brua planlegges som ei 45 meter lang buebru, med ca. 200 meter fylling på hver side. Seilingshøyde under brua blir 6 meter, fyllinga vil få en høyde på ca. 8 meter over vannflata.

Masser til fyllinga planlegges tatt fra Botnbergneset i Sifjordbotn ved å senke og legge om fv. 232, og fra et sidetak til Botnkollen langs fylkesvegen.

Fylkesvegen forbi rasområdet i Røyernesbukta vil bli foreslått lagt ned.



Figur 2 Illustrasjon av ny fv. 243 som vegfylling med bru over Sifjorden, sett fra Røyerneset. Massetaket langs fv. 232 i bakgrunn. Illustrasjon: Statens vegvesen/Sigrun M. Lie

2 Innledning

Forslag til detaljregulering med konsekvensutredning for fv. 243 Skredsikring Sifjordbotn–Røyernesbukta er utarbeidet av Statens vegvesen på vegne av Troms fylkeskommune. Planforslaget har vært utført i samarbeid med Torsken kommune, og med hjemmel i Plan og bygningslovens § 3-7. Statens vegvesen er ansvarlig for saksbehandlingen fram til oversendelse til kommunen til politisk vedtak.

Hensikten med planarbeidet er å legge om den skredutsatte strekningen mellom Sifjordbotn og Røyernesbukta for å forbedre fremkommeligheten og regulariteten for vegstrekningen. Dagens vegstrekning er svært skredutsatt, og vinterstid kan vegen være vanskelig å holde åpen for sikker ferdsel.

Planforslaget med konsekvensutredning er utarbeidet på bakgrunn av planprogram fastsatt 9. desember 2013 av Torsken kommune.

Varsel om oppstart av planarbeidet og utlegging av planprogram ble i henhold til Plan- og bygningsloven §§ 12-8 og 12-9 annonsert i Nordlys og Troms folkeblad den 19. juni 2013, og sendt ut til høringspartene. Planavgrensningen i oppstartsvarselet var for snevert når det gjelder arealbehovet for det midlertidige massetaket/steinbruddet. En revidert planavgrensning ble derfor sendt på begrenset høring 3. juni 2015.

Planforslaget består av følgende deler:

- Planbeskrivelse med reguleringsbestemmelser
- Plankart, R01-R03

Planforslaget har vært sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i tiden 1. oktober til 16. november 2015 på følgende steder:

- Torsken kommune, kommunehuset, Gryllefjord
- Statens vegvesen, Region nord, Tromsø trafikkstasjon, Mellomvegen 40
- Internett: www.vegvesen.no/vegprosjekter/torskenpakken og torsken.kommune.no

Utlegging til offentlig ettersyn ble kunngjort i Troms folkeblad og Nordlys. Grunneiere og rettighetshavere har fått skriftlig melding om dette. Planforslaget ble samtidig sendt ut på høring til aktuelle offentlige instanser.

Statens vegvesen har laget en oppsummering av innkomne merknader, som er vedlagt i et merknadshefte, datert 30.11.2015.

Reguleringsplanen ble vedtatt av kommunestyret i Torsken kommune den 10. desember 2015, sak PS 50/15. Behandlingsinformasjon: Enstemming som innstilling.

Vedtak:

1. Torsken kommunestyre godkjenner fremlagte forslag til detaljregulering for skredsikring av strekningen Sifjordbotn–Røyernesbukta
2. Kommunestyret ber ordfører å opprette dialog med søndre Torsken fiskarlag og fiskarlaget Nord for eventuelt å finne alternativ låsettingsplass

Kommunens endelige vedtak kan påklages til Kommunal og moderniseringsdepartementet i henhold til Plan- og bygningslovens § 12-12. Avgjørelsesretten i klagesaker er delegert til Fylkesmannen. Eventuell klage stiles til Fylkesmannen og sendes til kommunen.

Kontaktperson i Statens vegvesen:

Tone Hugstmyr Woie, tlf. 77 61 76 30, e-post: tone.hugstmyr-woie@vegvesen.no

3 Hva er en detaljregulering

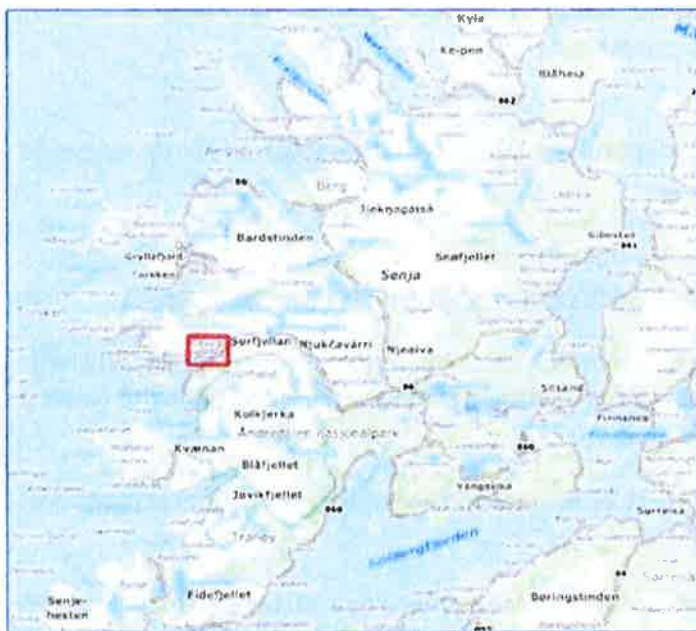
En detaljregulering er et detaljert plankart med planbestemmelser og planbeskrivelse.

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 planavgrensningen 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.

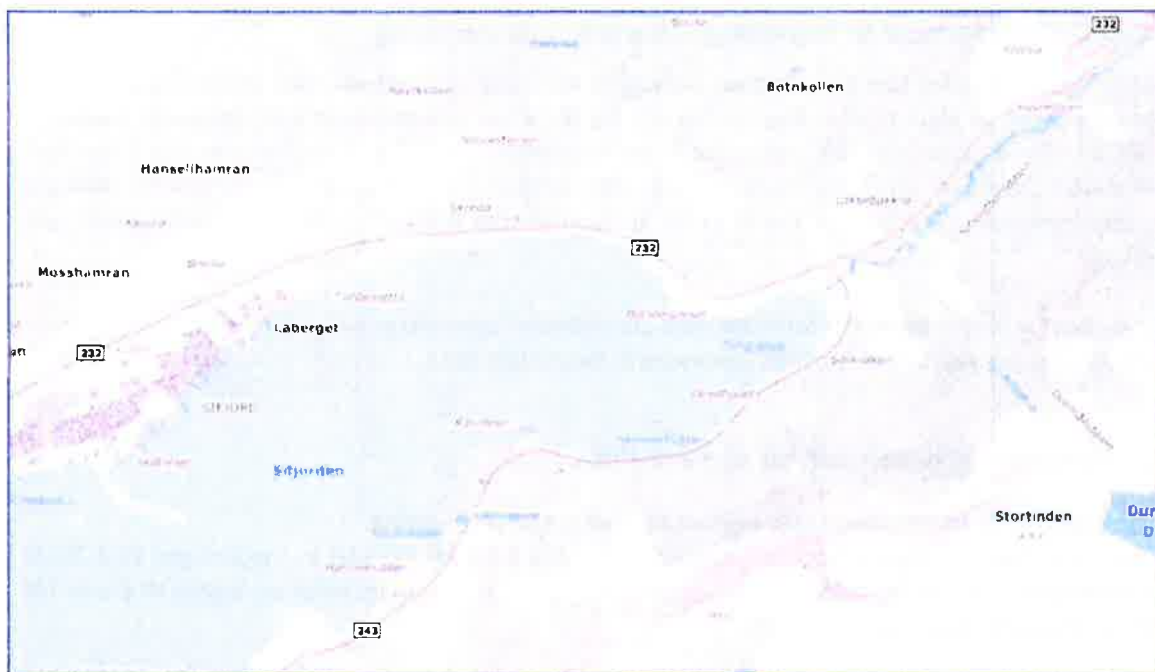
4 Bakgrunn for planforslaget

4.1 Planområdet

Planområdet ligger i søndre del av Torsken kommune. Fylkesveg 243 tar av fra fv. 232 i Sifjordbotn og er hovedferdselsåren til Flakstadvåg som har ca. 40 innbyggere. Strekningen innerst i Sifjordbotn forbi Røyrnesbukta er en av de mest rasutsatte vegstrekninger i hele Troms. Det som finnes av bebyggelse innenfor planområdet er ei hytte på selve Røyrneset. Planområdet grenser til bygda Sifjord i vest, Sifjord har ca. 100 innbyggere.



Figur 3 Oversiktskart over Senja, planområdet i rød ramme



Figur 4 Kart over Sifjorden

4.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for fv. 243 skredsikring Sifjordbotn–Røyresbukta

Formålet med reguleringsplanen er å sikre vegen mot skred. Dette gjøres ved å legge om fv. 243 med en fjordkryssing av Sifjorden. Masser til fyllinga planlegges tatt fra Botnbergneset i Sifjordbotn ved fv. 232 ved å senke vegen, og fra et sidetak til Botnkollen.

Hensikten med prosjektet er å unngå stenging av fv. 243 grunnet skred eller skredfare. Gjennomføring av prosjektet vil bedre regulariteten til og fra Flakstadvåg, samt gi økt trygghetsfølelse ved ferdsel i området.



Figur 5 Steinskred fv. 243 Røyresbukta, mai 2015.
Foto: Multiconsult/Peder Helgasson

4.3 Målsettinger for planforslaget

Formålet med reguleringsplanen er å utarbeide en løsning som sikrer vegen mot skred og som gir hjemmel for nødvendig grunnverv.

4.3.1 Effektmål

- Forbedre skredsikkerheten for fylkesveg 243
- Øke trafiksikkerheten på strekningen
- Forbedre regulariteten for næringsvirksomhet noe som vil kunne effektivisere transportarbeidet gjennom kommunen
- Forenkle drift og vedlikehold på strekningen

4.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, skal inneholde en konsekvensutredning, jf. plan- og bygningsloven § 4-2. Forskrift om konsekvensutredninger angir nærmere hvilke planer og tiltak som skal behandles etter forskriften. Denne planen kommer inn under forskriftens § 2 om planer som alltid skal behandles etter forskriften, blant annet med bakgrunn i at denne reguleringsplanen omfatter nye områder for utbygging som ikke er i tråd med kommuneplanens arealdel.

Planprogrammet som beskriver formålet med planarbeidet og avklarer hvilke temaer som skal konsekvensutredes, ble fastsatt av Torsken kommune 9. desember 2013.

4.5 Rammer og premisser for planarbeidet

4.5.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

De nasjonale forventninger etter Plan- og bygningslovens § 6-1 ble fastsatt av Regjeringen 12.6.2015. Forventningene skal følges opp i planleggingen etter plan- og bygningsloven og legges til grunn for Statens deltaking i planleggingen.

Regjeringen forventer at:

- Fylkeskommunene og kommunene baserer planforslag og beslutninger på et godt og oppdatert kunnskapsgrunnlag, og ivaretar nasjonale og viktige regionale interesser. Fylkeskommunene og kommunene sikrer samtidig tidlig medvirkning og involvering av allmennheten, berørte myndigheter, parter og interesseorganisasjoner
- Fylkeskommunene og kommunene tar hensyn til klimaendringer og risiko og sårbarhet i sin samfunns- og arealplanlegging og byggesaksbehandling. Kommunene sikrer at det utarbeides risiko- og sårbarhetsanalyser for utbyggingsplaner, som gir et godt kunnskapsgrunnlag for å forebygge og redusere aktuelle risiko- og sårbarhetsforhold. Det tas særlig hensyn til naturfarer og eksisterende og fremtidige klimaendringer.
- Fylkeskommunene og kommunene identifiserer viktige verdier av naturmangfold og landskap, friluftsliv, kulturminner og kulturmiljø, og ivaretar disse i regionale og kommunale planer. Tilgjengelig kunnskap tas aktivt i bruk og samlede virkninger synliggjøres og tas hensyn til.
- Fylkeskommunen og kommunene sikrer naturgrunnlaget for samisk kultur, næringsutvikling og samfunnsnivå, og samiske interesser sikres deltakelse i planleggingen der disse berøres. Planleggingen sikrer reindriftens arealer, samtidig som hensynet til reindriften veies opp mot andre samfunnsinteresser.

4.5.2 Regional transportplan

Antatt kostnad for prosjektet er satt til kr 105 mill. i handlingsprogrammet 2014–2017 for Regional transportplan i Troms. Det er foreløpig satt av kr 45,2 mill. til prosjektet. Disse midlene har blitt bevilget som statlig tilskudd til skredsikring i Nasjonal transportplan. Bevilgning fordeler seg på år:

- 2016: kr 1,2 mill.
- 2017: kr 44,0 mill.

Resten (ca. kr 60 mill.) forutsettes bevilget i neste periode (2018-2021).

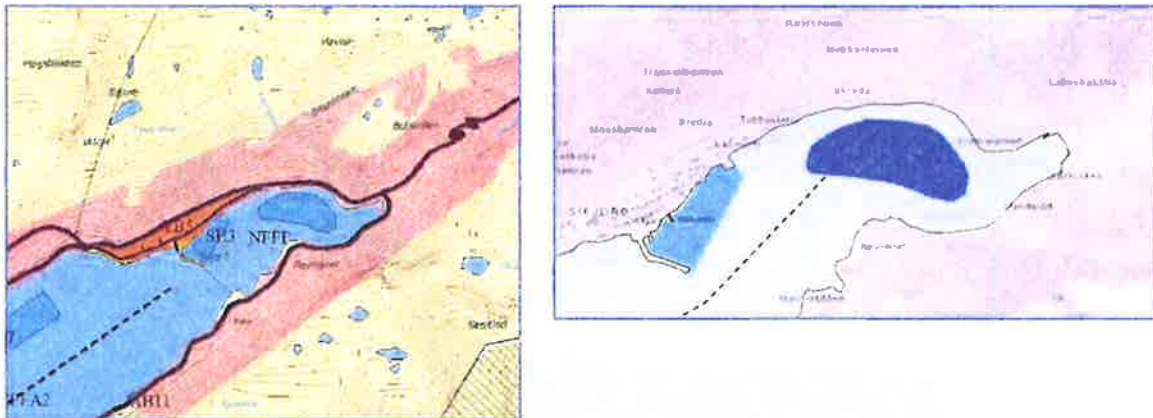
4.5.3 Planstatus for området

Kommuneplanens arealdel

Berørte landområder er i all hovedsak avsatt til «Landbruk, natur- og friluftsområder (LNF)» i kommuneplanens arealdel, vedtatt 20.04.2010. Berørt sjøområde er avsatt til område for allment flerbruk: «Natur, friluftsliv, ferdsel og fiske» (NFFF), men deler av indre Sifjorden er avsatt til NFFFA, dette er NFFF-område som også kan egne seg til akvakulturaktiviteter, som låssettingsområde for not.

Dette er videreført i forslag til «Kystplan for Midt- og Sør-Troms» som har vært på høring våren 2015.

Torsken kommune vurderer å fjerne formålet for låssettingsområde (NFFFA) i revisjon av kommuneplanens arealdel.



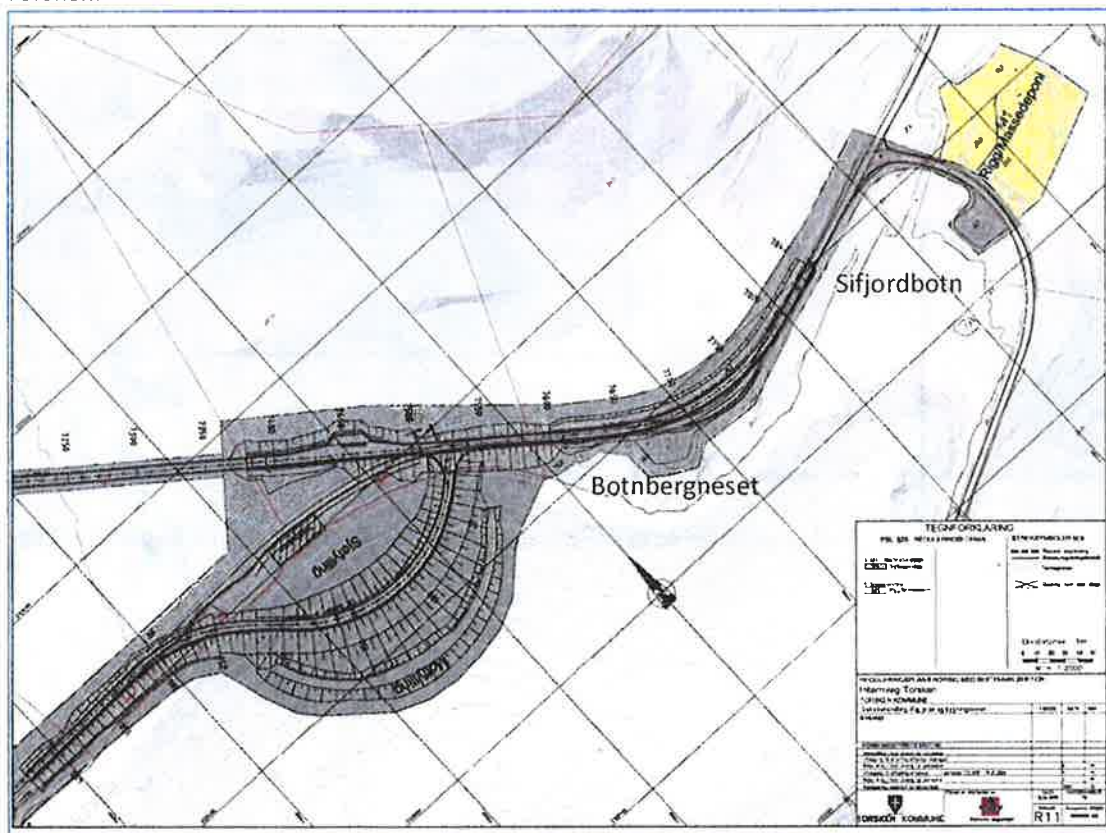
Figur 6 Utsnitt fra kommuneplanens arealdel og forslag til kystplan

Skredgrensene i kommuneplanens arealdel er ut fra aktsomhetskartet på skrednett.no. Dagens fv. 232 og 243 er vist som hovedveger.

Reguleringsplan Internveg Torsken

Området omfattes også av reguleringsplan Internveg Torsken, parsell Gryllefjord–Sifjord, vedtatt 2009 (K-sak 18/09). I samme kommunestyremøtet (K-sak 17/09) ble det også gjort vedtak på at reguleringsplan Internveg Torsken skal erstattes med Torskenpakken. Torskenpakken omfatter blant annet skredsikring av fv. 243 Sifjordbotn–Flakstadvåg. Internveg Torsken er ikke innarbeidet i kommuneplanens arealdel fra 2010.

Med bakgrunn i at planområdet i denne reguleringsplanen for skredsikring Sifjordbotn–Røyresbukta vil erstatte deler av reguleringsplan for Internveg Torsken, foreslår Statens vegvesen at Torsken kommune starter en prosess etter plan- og bygningsloven for å oppheve reguleringsplan for Internveg Torsken.



Figur 7 Utsnitt av reguleringsplan Internveg Torsken, vedtatt 2009 (K-sak 18/09)

5 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

5.1 Beliggenhet

Sifjordbotn–Røyernesbukta ligger i søndre del av Torsken kommune på Senja. Fylkesveg 243 tar av fra fv. 232 i Sifjordbotn og er hovedferdselsåra til Flakstadvåg. Fv. 232 fortsetter forbi bygda Sifjord mot Grunnfarnes.



Figur 8 Sifjordbotn, på høyre side fv. 243 forbi Røyerneset med hytte og skredområdet fra Stortind til Røyernesbukta, på venstre side fv. 232 på Botnberneset.

5.2 Trafikkforhold

Trafikkmengde angis som ÅDT, årsdøgnetrafikk, et gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde. Dagens ÅDT på fv. 243 er beregnet til ca. 50 kjøretøy i døgnet, på fv. 232 er ÅDT beregnet til ca. 230 kjøretøy, 10 % tungbilandel på begge vegene. Vegbredden (dekkebredde) er under 5 meter. Fartsgrensen er den generelle for utenfor tettbygd strøk (80 km/t).

Bruksklasse på fv. 243 er Bk10, fv. 232 har bruksklasse BkT8.

STATENS VEGVESEN		VEGLISTE, BRUKSKLASSE - TILLATT LAST OG VOGNTOGLENGDE					
Troms, Torsken kommune							"Tømmer"-verdier gjelder kun for 7-akslede spesialvogntog for tømmertransport
Sekundære- og øvrige fylkesveger							
Veg	Vegstrekning	Veglengde	Bruksklasse Sommer Vinter	Veggruppe	Tillatt vogntoglengde Generell	Tømmer	Maks totalvekt Generell Tømmer
Fv. 232	Trendy-Torsken - Ytre Grunnfarnes	22 975	BkT8	B	12 50		40
Fv. 243	Sifjordbotn X Fv232 - Flakstadvåg	15 220	Bk10	K	12 50		50

Figur 9 Utdrag fra Vegliste 2015

5.3 Landskapsbilde

Planområdet ligger i landskapsregion 37 Kystbygdene i Troms, og underregion 37.2 Ytre Senja.

Sifjorden landskapspro

Landskapsrommet fremstår frodig men også delvis monotont¹. Fjellene stuper ned i fjorden og det er lite flat overgangssone. Ved bygda Sifjord er fjorden ca. 500-600 meter bred. Mot sør er fjorden bredere og Veidemann danner en fondvegg, mens mot øst danner fjorden en smalere fjordarm som skjærer inn i øya.

Moloen som strekker seg ut i fjorden på tvers og neset på østsiden av Sifjorden danner et skille mellom et mer åpent landskap som henvender seg mot storhavet, og indre Sifjorden der fjellsidene oppleves mer påtrengende og landskapet er mer lukket.

I fjordbotn forlenges fjordlandskapet et stykke i en skarp V-dal der fv. 232 og Botnelva går. I møtet mellom V-dalen og fjorden munner Botnelva ut i fjorden og danner et flatt elvelandskap med elveavsetning. Nedover fjellsidene renner det stedvis bekker som ender opp i fjorden. Høgstakktinden bak bygda Sifjord skiller seg ut og er et landemerke i området.



Figur 10 Sifjorden og bygda Sifjord

Vegetasjon

Fjellsidene som omringer Sifjorden er frodige og skiller seg fra det ellers karrige preget som er karakteristisk på yttersiden av Senja. Fjellene fremstår likevel som monotone fordi det grønklede ikke blir brutt opp. Det er mye løsmasser fra store steinras langs fjellsidene og i disse rasurene er bjørkeskog veletablert. Der det er bratt vises også bart fjell.

Einerkjerr vokser på den sørvendte siden av fjorden og langs elver og bekker vokser det vier og selje. Kulturbetinget vegetasjonsdekke er tilknyttet bebyggelsen og i Sifjord er det spor etter beite-/slåttemark som er åpne samt vedlikeholdte og frodige hager i boligbebyggelsen. Fjordlinjen er stedvis naturlig, men ofte er den steinsatt.

Infrastruktur og arealbruk

I fjordbotn er bebyggelsen beskjeden og med ei enkel hytte, kraftlinje og fv. 243 med bru over Botnelva. Disse er godt integrert i landskapet og fv. 243 følger landskapets linjer godt, men er med på å bryte kontakten mellom fjellfot og fjorden.

På linje med Høgstakktinden ligger bygda Sifjord med bolighus og primærnæring på nordsiden av fjorden og noe bebyggelse på Finneset på sørsiden. I bygda Sifjord er bebyggelsen strukturert langs den gamle vegen gjennom bygda, men det har også ekspandert noe i en klyngestruktur. På Finneset er

¹ Rapport «Fv. 243 Skredsikring Sifjordbotn–Røyernesbukta. Konsekvensvurdering for landskapsbilde», 2015, Statens vegvesen/Sigrun M. Lie

husene strukturert langs vegen. De fleste husene er helårsboliger, men flere av husene brukes også til feriehus. Arkitekturen antas å ha en jevn utvikling fra 1800-tallet og frem til 90-tallet, med hovedvekt på 50-60-tallet.

Fiskenæringen er karakteristisk for influensområdet og merder knyttet til oppdrettsanlegg er synlig. Brygger, molo, naust og fiskebåter vitner om et nært forhold til havet og dets ressurser. Sifjord har også butikk, idrettsanlegg, sykehjem og andre viktige funksjoner.

5.4 Nærmiljø og friluftsliv

Lokalbefolkninga bruker i stor grad nærmiljøanlegg i selve bygda Sifjord. Området fra Sifjordbotn og utover mot Sifjord er lite nyttet som friluftsområde i dag, det er hovedsakelig fylkesvegen som benyttes som trimveg.

Bygda har fått planert et større område like ved krysset fra fv. 232 til Sifjord, og det er satt ut sittegruppe der. Dette området nyttes ofte både av bygdefolket og tilreisende. Det er godt egnet som parkeringsplass for campingvogner og bobiler.



Figur 11 Rasteplass ved krysset fra fv. 232 til Sifjord

Ved Dalelva/Hestelva går en gammel sti opp i Sifjorddalen, hvor man før hadde torvmyrer, og videre bakover mot vatnene oppe på fjellplatået. Det er svært få som bruker denne etter at fv. 232 ble bygget over Kaperdalen, og stien er i dag gjengrodd.

5.5 Naturmangfold

Det er ikke registrert truede eller sårbare naturtyper eller arter innenfor planområdet eller influensområdet². En svartelista art, fagerfredløs, som er kategorisert med høy risiko (HI) for spredning er påvist på vestsiden av fjorden.

I naturbase finnes det registrering av et brakkvannsdelta innerst i fjordbunnen, nær utløpet av Botnelva. Deltaet er lite og uten særlig variasjon. Det finnes smale belter med strandvegetasjon med innslag av enkelte arter knyttet til tangvoller, saltenger og grusforstender. Deltaet er relativt påvirket av menneskelige inngrep.

² Rapport «Fv. 243 Sifjordbotn–Røyernesbukta. Konsekvensvurdering av naturmiljø», 2015, Statens vegvesen/Lars Gade-Sørensen

Vegetasjonen ellers inne i Sifjorden er rik. Den mest utbredte naturtypen er bjørkeskog med bregner og stauder. Øverst opp i dalsidene finnes småbregneskog, mens det lenger ned finnes bjørkeskog med høyere bregner og stauder. En del gråor og selje finnes også, samt tuer med einer, og noe gran. Nært sjøen finnes strandeng med kraftig gressvegetasjon, samt rikt med urter og stauder.

Faunaen i området er typisk for fjell og dallandskap på Senja. Vegetasjonen med trær og busker utgjør et fint habitat for småfugl, som spurvefugl, sangere og meiser. Det finnes også ravn, kråke og gjøk i dalen. Lite insekter er observert, men potensialet er til stede i området, siden det har mange fine habitater med steinur og frodig vegetasjon. Hare er observert i lia, der massetak er tenkt. I Botnelva som munner ut innerst i fjorden er det ikke registrert anadrom fisk.



Figur 12 Utsikt over Sifjorden fra Botnkollen

Det marine naturmiljøet er typisk hardbunnsfjære for beskyttede fjorder i Nord-Norge. Vertikalfordelingen av tang er typisk med sauetang øverst, grisetang, blæretang og spiraltang lenger ned, og tuer av sagtang lenger ut. Dette gir et fint habitat for virvelløse dyr og fisk, selv om relativt få arter ble påvist under befarig.

5.6 Kulturmiljø

Begrepet kulturmiljø er definert som et område der kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng. Kulturlandskap er landskap som er betydelig preget av menneskelig bruk og virksomhet, særlig jordbruksvirksomhet.

Det er ingen registrerte kulturminner i planområdet, og området kan heller ikke kalles et kulturlandskap.

5.7 Naturressurser

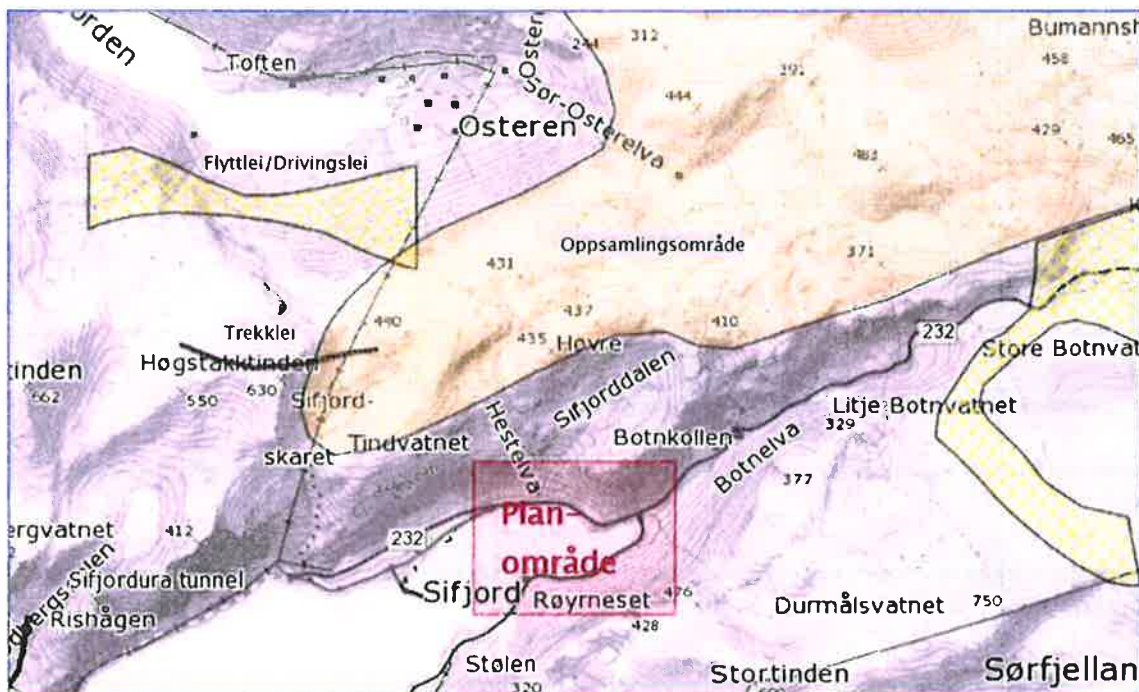
Det er ikke skogbruk, landbruk eller drivverdige fjell- og løsmasseforekomster i planområdet. Det vil bli etablert et massetak i området for prosjektet, men det vil bli avsluttet når anlegget er ferdigstilt.

Det drives reindrift og fiske i området.

5.7.1 Reindrift

Området ligger i Sør-Senja reinbeitedistrikt og er definert som beiteområde. Temaet reindrift omfatter blant annet beiteområder, kalvingsområder, flyttleier, trekkleier, oppsamlingsområder og faste installasjoner/anlegg.

Reinbeitedistrikt 16 Sør-Senja ligger i kommunene Tranøy, Torsken, Berg og Lenvik. Distriktets areal er ca. 800 km², og øvre fastsatt reintall er 600 fordelt på to sidaandeler. Hele distriktet drives felles i en beitegruppe.



Figur 13 Kart fra reindrift.no med planområdet

Planområdet er ikke i direkte konflikt med reindrift. Området brukes lite som beiteområde i dag fordi det er mye bratt terreng og vanskelig tilgjengelighet.

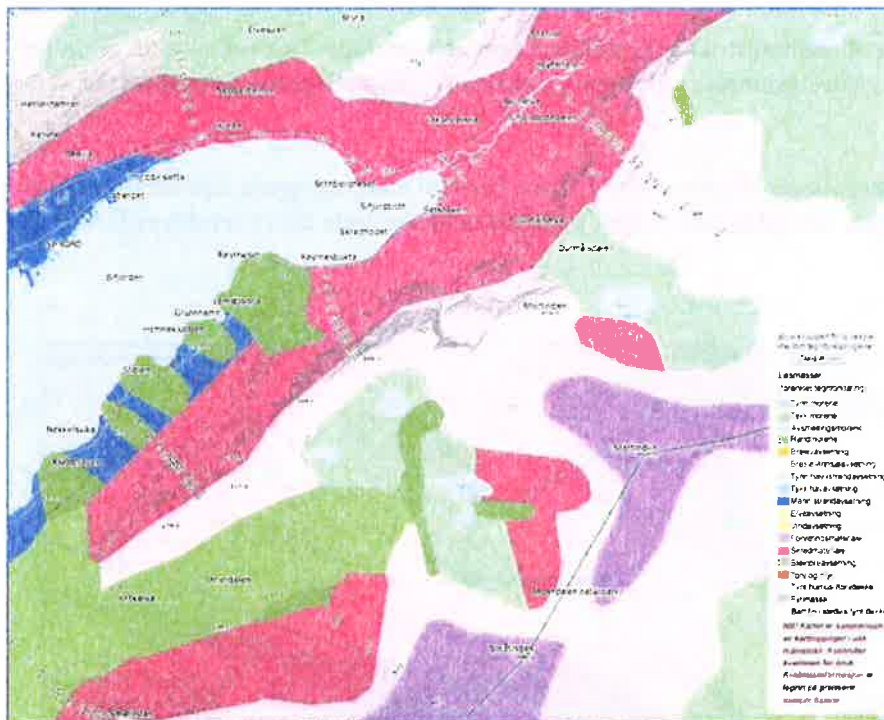
5.7.2 Fiske

I bygda Sifjord er det småbåthavn. Det er oppdrettsanlegg lengre ut i Sifjorden, innafor moloen foregår mest fritidsfiske.

I kommuneplanenes arealdel er deler av indre Sifjord avsatt til NFFFA, dette er NFFF-område (natur,- fiske,- ferdsels- og friluftsområde i sjø) som også kan egne seg til akvakulturaktiviteter, som låssettingsområde for not. Området har vært lite i bruk til dette formålet. Torsken kommune vurderer å fjerne formålet for låssettingsområde (NFFFA) i revisjon av kommuneplanens arealdel for Torsken kommune.

5.8 Grunnforhold – Geoteknikk

I følge kvartærgeologisk kart fra NGU (Norges Geologiske Undersøkelse) består løsmassene i området i hovedsak av skredmateriale og moreneavsetninger. På Røyerneset er det en randmoreneavsetning, mens det i indre del av Sifjorden er markert skredmateriale. Det er også markert marine strandavsetninger langs fjorden litt utenfor det aktuelle området.



Figur 14 Løsmassekart fra NGU, kilde: <http://geo.ngu.no/kart/losmasse/>

Det har vært utført grunnundersøkelser i sjøbunn, og løsmassetykkelsen varierer mellom 1,0 og 33,5 meter³.

Sjøbunnshelningen er hovedsakelig 1:4 med noen lokalt brattere partier. Bunn av fjorden ligger på kote minus 30 – minus 36.

Grunnforholdene i fjordbotn er homogene og består i hovedsak av morenemasser. I indre del, mellom Røyerneset og Botnbergneset, er det registrert et løserlag i toppen, på inntil 5 m tykkelse. Prøveserie av massene viser leirig silt. Laget synes å avta videre utover i fjorden. Fra Røyerneset går det en undervannsrygg i retning nordvest over fjorden. Ut fra sonderingene i området er dette en randmorene.

Det er ikke påtruffet masser med sprøbruddsegenskaper i området.

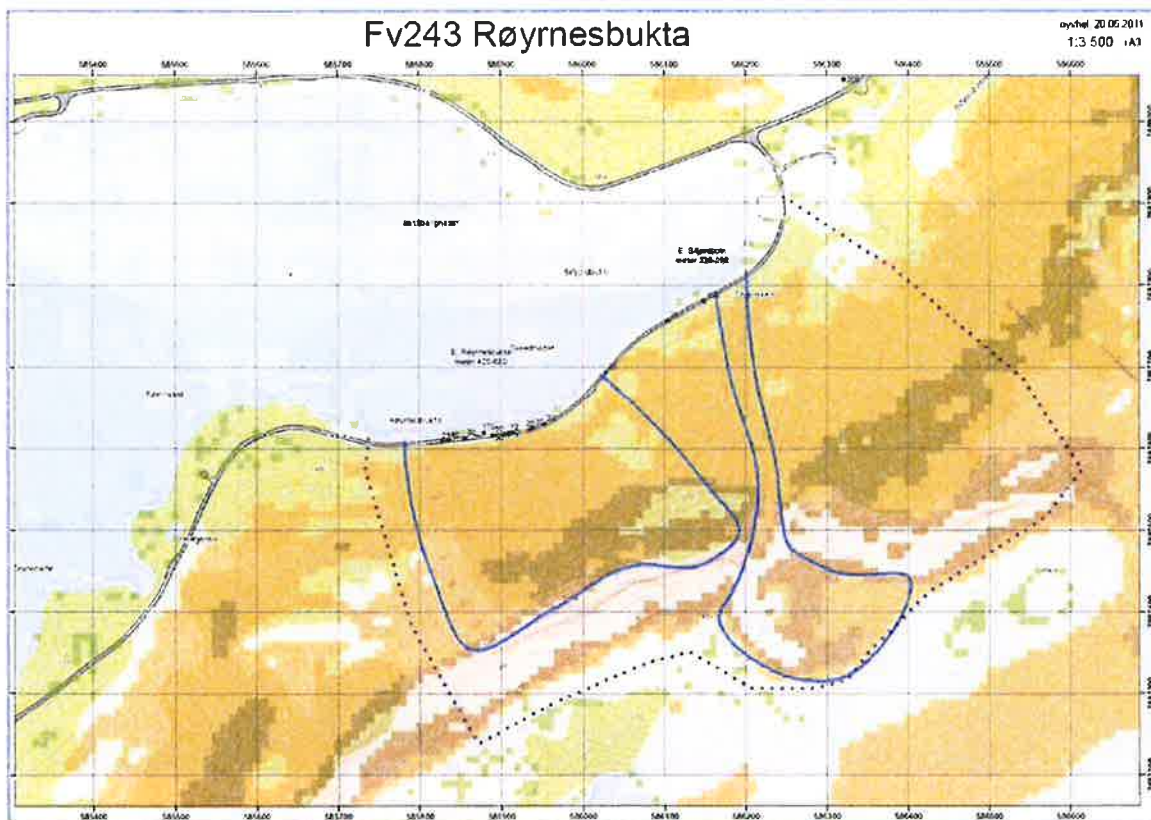
³ Rapport «Fv. 243 Skredsikring Sifjordbotn–Røyernesbukta, geotekniske vurderinger», 9.7.2014, Multiconsult

5.9 Skred

Fv. 243 fra Sifjordbotn langs Røyresbukta er utsatt for snøskred fra to områder⁴. Normalt er årvisse snøskred.

- Innerst fra kløft/skålformasjon oppe i fjellet som samler snø fra vind fra V-S-Ø. Utløp ned skredur/vifte der snøskredene kan spre seg i hele viftas bredde. Typisk utløp for skred ned i fjorden tegnet med blått på figur 15
- I selve Røyresbukta kan snøskred løsne i den bratte fjellsiden der helning er over 30 grader. Typisk løsneområde oppunder den stupbratte framtoppen av Stortind ca 428 moh., tegnet med blått i kartet under

I tillegg er vegen i Røyresbukta også utsatt for steinskred og steinsprang, det bratte terrenget med mye ur viser dette. Sist det skjedde var 14. mai 2015, da relativt store mengder stein og blokk traff vegen omtrent midt i Røyresbukta.



Figur 15 Skredkart Røyresbukta/Stortind, med skredregistreringer og skredløp (blå), mulig skredområde (stiplet).
 Helningskart, oransje = 30-45 grader, mørk brun = 45-60 grader helning.
 Illustrasjon: Statens vegvesen/Ø.S. Hellum/O.A. Helgaas

⁴ Notat, «Fv. 243 Skredsikring Sifjordbotn/Røyresbukta, vurdering skredfare og sikring», 25.5.2015, Statens vegvesen/Ole-André Helgaas

5.10 Massetak

Det aktuelle området for det nye steinbruddet ligger på Botnbergneset ved Sifjordbotn og utgjør et areal på om lag 42-45 000 m².

Vegen i dag ligger på om lag kote 7 i vest og om lag 12 i øst, og høyeste område for steinuttak vil bli på om lag kote 50. (Kote = høydekurve. Linje på kart som forbinder punkter med samme høyde over havets middelvannstand.)

Terrenget i den aktuelle skråningen stiger med om lag 25° i den vestre delen og om lag 15° i den østre delen opp til om lag kote 50. Videre oppover fortsetter hele skråningen med helning på om lag 30- 35°. Ved om lag kote 75 blir det i den østlige delen betydelig brattere (> 60°). I den vestlige delen av skråningen blir det ved om lag kote 120 betydelig brattere (> 60°). Fra om lag kote 180 avrundes skråningen opp mot toppen på Botnkollen (256 moh.).



Figur 16 Botnkollen og Botnbergneset

Bergartene er dannet under den Kaledonske fjellkjededannelsen. Her er det i hovedsakelig en glimmerrik gneis med en del kvarts og lys feltspat. Stedvis er den gjennomskåret av ganger av en mørk bergart, mulig biotitt- eller hornblendegneis. Dette stemmer også bra overens med eksisterende berggrunnskart fra NGU.

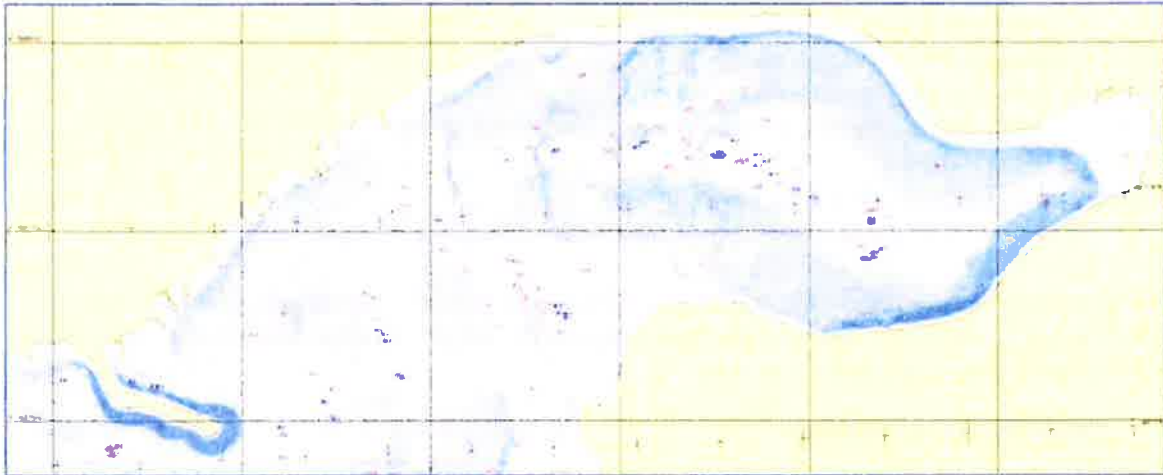
Det er vegetasjon i hele den aktuelle skråningen, bortsett fra flere større partier uten skog med synlig urmateriale som er avsatt under de steile bergpartiene.

Det har vært utført noen boringer i det aktuelle området for steinbruddet, for å avdekke tykkelsen på ura. Ut ifra de boringene som er gjort viser de at det varierer fra 0 – 3 m i tykkelse, jf. vedlagt rapport fra Multiconsult.

5.11 Strømforhold

Den indre delen av Sifjorden er forholdsvis grunn, ved at det er en terskelrygg som strekker seg nord-
over fra Røyreset.⁶ Innenfor ligger et dypere basseng med dyp på 36 meter. Ved tettstedet Sifjord er
det bygd en molo med lengde ca. 250 m fra nordsiden av fjorden. Avstanden fra molohodet over til
søndre fjordside er ca. 260 m.

Ferskvannstilførselen til fjorden er forholdsvis liten og tidevannet er den viktigste vedvarende faktor
som bestemmer strømforholdene i fjorden.



Figur 17 Dybdekartlegging av Sifjorden, Parker Maritime AS

⁶ Rapport 290 «Hvordan kan brufyllinger endre strømforhold i fjorder? Vurderinger av endringer i
strømforholdene i forbindelse med brufyllinger i Sifjordbotn på Senja», 8.4.2014, Statens vegvesen

6 Beskrivelse av forslag til detaljregulering

6.1 Planlagt arealbruk

Reguleringsformål og løsninger

Arealformål i reguleringsplan er gitt i plan- og bygningsloven (PBL) § 12-5, og i «Nasjonal produktspesifikasjon for arealplan, spesifikasjon for tegneregler». I reguleringsplanen benyttes følgende formål:

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL §12-5 nr. 2):

- Veg (o_SV1, o_SV2)
- Annen veggrunn – teknisk anlegg (o_SVT1–o_SVT5)
- Annen veggrunn – grøntareal (o_SVG1)

Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift (PBL §12-5 nr. 5):

- LNFR-areal (L1–L6)

Bruk og vern av sjø og vassdrag (PBL §12-5 nr. 6):

- Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (V1–V3)

Midlertidig rigg- og anleggsområde markeres med skravur på enten «LNFR-areal» eller areal for «Bruk og vern av sjø og vassdrag», dette gjelder også massetaket. Det vil si at disse områdene vil tilbakeføres til LNFR-areal når anleggsperioden er over.

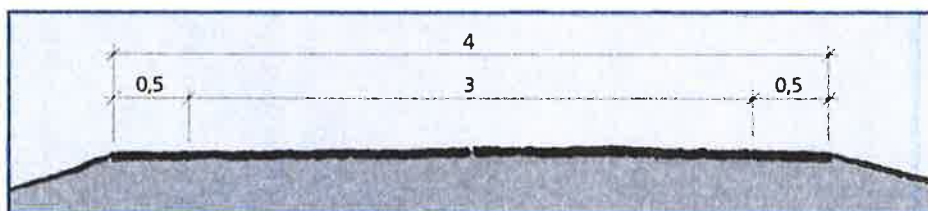
6.2 Tekniske forutsetninger

Kjøreveger

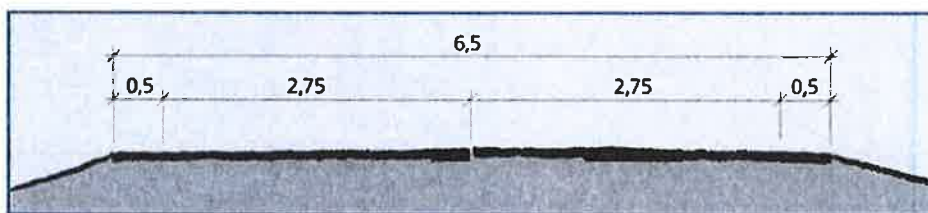
Valg av vegstandard gjøres blant annet ut fra vegens funksjon, fartsgrense og prognose for trafikkmengde (ÅDT) 20 år etter forventet åpningsår. For dette prosjektet settes prognoseåret til år 2038.

Vegen planlegges til tilnærmet samme standard som i dag, det vil si dimensjoneringsklasse Sa3 i vegnormalene, det er en 1-feltsveg med møteplasser, vegbredde 4 meter. Møteplasser anlegges med om lag 250 m avstand, men aldri lengre fra hverandre enn at det er sikt fra en møteplass til den neste.

Fylling og bru på fv. 243 planlegges som 2-feltsveg med vegbredde 6,5 meter. Vegen må tilpasses eksisterende vegbredde videre mot Finnes og Flakstadvåg.



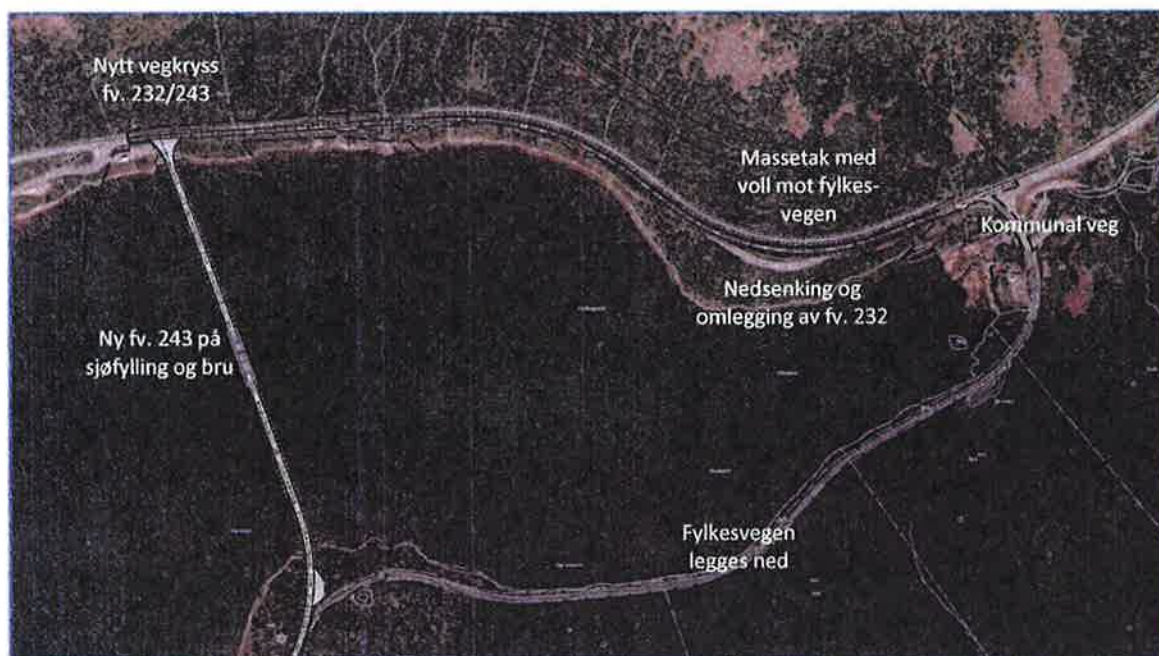
Figur 18 Tverrprofil for Sa3, 1-feltsveg - Fv. 232



Figur 19 Tverrprofil for Sa3, 2-feltsveg - Fv. 243

Ny veg planlegges med bruksklasse Bk10.

6.3 Nærmere beskrivelse av planstrekningen



Figur 20 Oversiktskart av planområdet som viser fjordkryssing med fylling og bru

Reguleringsplanen innebærer sjøfylling og bru for omlegging av dagens veg forbi Røyresbukta (fv. 243). Masser til sjøfylling tas fra massetak (sidetak) til Botnkollen ved fv. 232 og ved å senke og legge om noe av fv. 232 ved Botnberneset. En voll mellom massetaket og vegen vil skjule innsyn til massetaket sett fra vegen.

Dagens vegkryss i Sifjordbotn beholdes, men kun til parkeringsplass på andre siden av Botnelva, resten av vegen forbi Røyresbukta foreslås lagt ned. Vegen til Flakstadvåg (fv. 243) erstattes med nytt vegkryss i Sifjord hvor vegen krysser fjorden med sjøfylling og bru. Brua planlegges som ei 45 meter lang buebru. Sjøfyllinga vil være ca. 8 meter over vannflata, og brua vil få 6 meters seilingshøyde. Lengden på sjøfylling med bru vil være ca. 450 meter (ca. 200 m sjøfylling på hver side av brua).

Den eneste bebyggelsen i planområdet er ei hytte på eiendommen 34/9 på Røyreset.

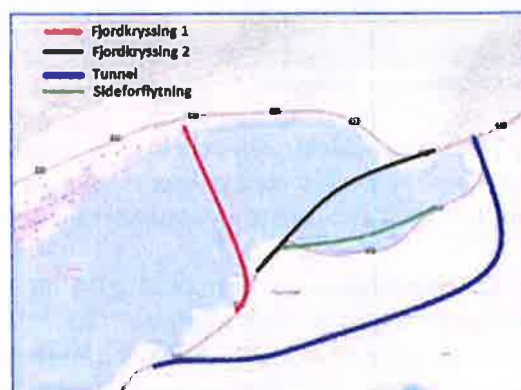
6.3.1 Vurderte alternativer for skredsikringstiltak

I planprogrammet ble ulike alternativer for skredsikring foreslått utredet:

- Fjordkryssing (1 og 2)
- Tunnel
- Sideforflytning av veg

Proessen for valg av løsning er nærmere beskrevet i kapittel 9 Konsekvensutredning.

I tillegg til alternativene som har vært foreslått utredet i planprogrammet, har det også vært vurdert skredoverbygg og aktiv snøskredkontroll som alternativer til vegomlegging.



Figur 21 Alternative vegomlegginger som skredsikringstiltak, jf. planprogrammet

Skredoverbygg

Et skredoverbygg over eksisterende veg vil bli svært kostbart på grunn av lang skredutsatt strekning, og teknisk usikkerhet i svært sidebratt og smal strandsone. Stabilitet og fundamentering av skredoverbygg vil være krevende, og dermed også stor usikkerhet i kostnader. Alternativet ble derfor ikke utredet ytterligere.

Aktiv snøskredkontroll

Aktiv snøskredkontroll er en nyere metode og et alternativ til vegomlegging. Det innebærer en type fastmonterte skredtårn i løsneområder som kan utløse kontrollerte snøskred som regel ved hjelp av eksplosiver.

Aktiv snøskredkontroll fungerer best på snøskred, og kan ikke brukes på samme måte til steinskred. I Røyernesbukta har det gått enkelte steinskred/-sprang, blant annet var det et steinskred våren 2015 hvor relativt store mengder stein og blokk traff fylkesvegen. Aktiv snøskredkontroll vil ikke kunne sikre mot steinskred.

Det er også en utfordring å finne god plassering av skredtårn i de nedre bratte løsneområder under høye «stup». Aktiv snøskredkontroll anbefales ikke i dette prosjektet.

6.3.2 Valg av bruløsning

På bakgrunn av rapport om strømforholdene Sifjorden ble det bestemt at prosjektet skulle gå for ei bruløsning med ett spenn, lengden ble da satt til 45 m, som ansees å tilfredsstillere kravet til vanngjennomstrømning i fyllingen.



Figur 22 Illustrasjon av buebru

Det ble i utgangspunktet vurdert to ulike bruløsninger, stålkassebru med påstøpt betongdekke (som i Gryllefjord) og buebru med etteroppspent betongdekke. Begge løsningene var vurdert som løsbare i Sifjorden, samt at byggetid og kostnader ble vurdert til like for de to alternativene.

I et kommunestyremøte den 18.11.2014 ble det vedtatt at brua over Sifjorden skulle ha samme seilingshøyde som Gryllefjordbrua, altså 6 m. For å tilfredsstillere dette kravet måtte veglinja heves. Stålkassebru krever at veglinja heves 1,8 meter mer enn buebru. Stålkassebru ble derfor forkastet. Den valgte løsningen med buebru består av en stålbu, med spennarmert betongdekke. Buen vil ha vertikale hengestenger, med et brudekke på 0,5 m. ⁷

⁷ Rapport «Forprosjekt Sifjordbrua» 2014, Statens vegvesen

7 Alternativsvurderinger

I planprogrammet ble fire ulike alternativer foreslått konsekvensutredet, to ulike fjordkryssinger, tunnel, samt sideforflytning av veg.

For å effektivisere planprosessen og utredningsarbeidet, ble Statens vegvesen enig med Torsken kommune om at bare **ett alternativ** av fjordkryssing skulle konsekvensutredes (vedtak i kommunestyret 18.11.2014). Vi har derfor underveis i planprosessen vurdert de ulike alternativene og forkastet alternativer etter hvert som konsekvensene har vist seg å være svært negative.

7.1 Sideforflytning av veg

Alternativet med sideforflytning av vegen ble i planprogrammet foreslått forkastet, ettersom det kom frem motforestillinger i høringsrunden. Terrenget/sjøbunnen er veldig sidebratt på strekningen, noe som medfører en betydelig sjøfylling. Kostnadene til en slik fylling vil være tilnærmet kostnadene til en fjordkryssing, men med betydelig dårligere skredsikring. Alternativet med sideforflytning ble forkastet.

7.2 Tunnel

I utredningsfasen så Statens vegvesen at alternativet for tunnel vil være svært teknisk utfordrende. Det vil fremdeles hefte skredfare ved tunnelportalene og på grunn av store urer og løsmassedybder vil det ikke være mulig å finne et godt tunnelpåhugg i Sifjordbotn.

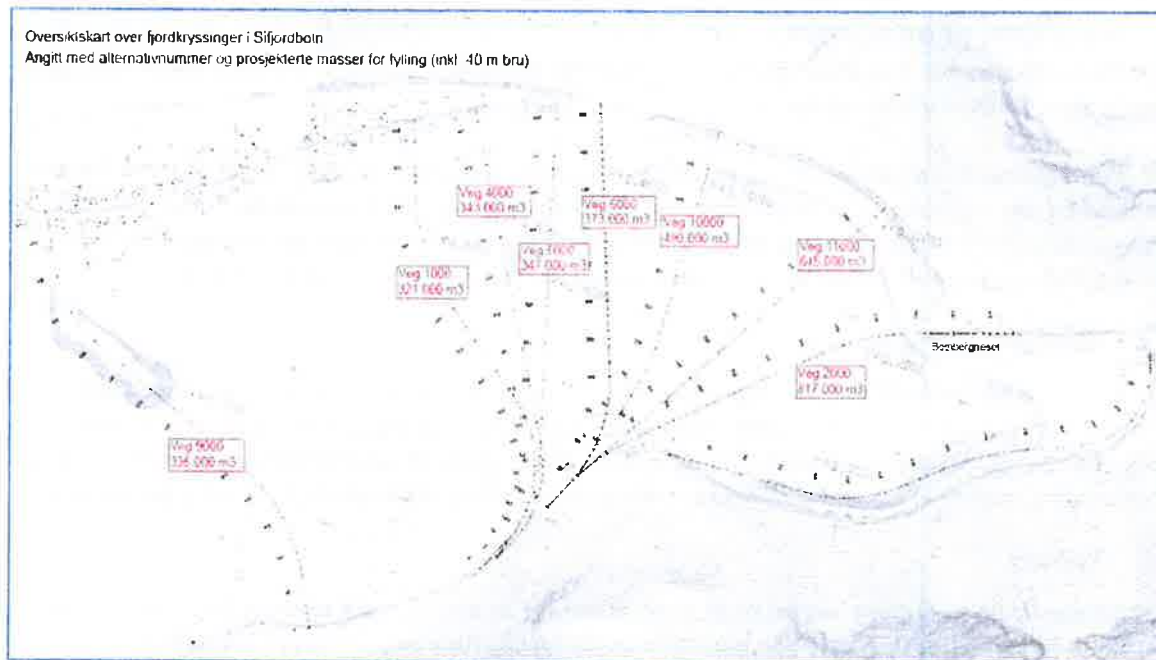
Alternativene for tunnel har derfor blitt forkastet uten full konsekvensutredning.

7.3 Fjordkryssing 1 og 2

To ulike prinsipielle løsninger for fjordkryssing ble foreslått utredet i planprogrammet.

Både Torsken kommune og Sifjord grunneierlag ønsket at sjøfyllinga trekkes så langt inn i fjordbotn som mulig (fjordkryssing 2), for å ha mulighet til å utvikle bygda. De ønsker ikke at en sjøfylling skal hindre utvikling av bygda.

Flere ulike løsninger for fjordkryssing har vært vurdert, fem varianter av fjordkryssing 1 (veg 1000, 4000, 5000, 6000 og 9000) og tre varianter av fjordkryssing 2 (veg 2000, 10000 og 11000).



Figur 23 Åtte ulike alternative linjer for fjordkryssing

Masseberegningene viser at jo lengre inn i fjordbotn du kommer jo større blir massebehovet, siden Sifjorden er dypere i fjordbotn. Derfor vil varianter av fjordkryssing 1 være et bedre økonomisk alternativ enn fjordkryssing 2.

For temaene landskap og naturmiljø er det gunstig at massebehovet reduseres, da det vil gi behov for mindre massetak og dermed mindre inngrep i naturen. For naturmiljø er det i tillegg negativt med alternativene veg 1000, 4000 og 5000 som innebærer veg over Lomstjønnna ved Røyerneset.

For nærmiljøet i bygda Sifjord vil de fire vestligste variantene av fjordkryssing 1 være negative. Det vil bli vanskeligere å utvikle nye tiltak som for eksempel kai, og det vil gi økt trafikk gjennom deler av bygda.

Ut fra de vurderingene som er beskrevet ble det besluttet i kommunestyret at fjordkryssing 2 ble forkastet. Fjordkryssing 1 utredes videre.

7.4 Valgt alternativ

Den østligste varianten (veg 6000) av fjordkryssing 1 vil gi minst negative konsekvenser for nærmiljøet i bygda, selv om behovet for masser er noe større enn de andre variantene av fjordkryssing 1. Veg 6000 ble derfor valgt som det alternativet som blir konsekvensutredet.

8 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger

I planprogrammet ble det beskrevet at alle temaer skulle konsekvensutredes, både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Underveis i planprosessen har det vært dialog med Torsken kommune og andre berørte sektormyndigheter om at noen temaer kan beskrives uten en full konsekvensutredning i henhold til håndbok V712 Konsekvensanalyser. Dette fordi temaene i liten grad blir berørt av tiltaket.

Gjennomføring av tiltaket har størst konsekvens for temaene landskap og naturmangfold, disse temaene er derfor konsekvensutredet og sammendrag av utredningen kommer i kapittel 9.

8.1 Framkommelighet

Bygging av ny fv. 243 i Sifjordbotn gjør at fylkesvegen legges utenom skredområdene i Røyresbukta. Dette vil medføre at fylkesvegen ikke vil måtte stenges på grunn av skred eller skredfare, og regulariteten vil forbedres betraktelig. Tiltaket har en positiv virkning for framkommelighet.

8.2 Samfunnsmessige forhold

Næringstransporten og beboere langs fv. 243 vil få en mer sikker og forutsigbar transportåre.

Omlagning av fv. 243 vil medføre en kortere vegstrekning (ca. 1,2 km) mellom bygdene Sifjord og Finnes/Flakstadvåg, mens strekningen mellom fastlandet og Finnes/Flakstadvåg vil bli ca. 400 m lengre.

Samfunnsøkonomisk nytte

En nytte-kostnadsanalyse brukes for å sammenligne og rangere alternativene for å beskrive hvilket alternativ som gir best samfunnsøkonomisk nytte. Siden bare ett alternativ blir konsekvensutredet, vil ikke en nytte-kostnadsanalyse ha verdi for denne planen. Men det vil bli gjennomført en kostnadsberegning av tiltaket. Kostnadsberegningen skal ha en nøyaktighet på +/- 10 %.

8.3 Avlasta veg og forslag til omklassifisering

Dagens fv. 243 fra krysset med fv. 232 i Sifjordbotn med bru over Botnelva til parkeringsområdet er foreslått omklassifisert fra fylkeskommunal til kommunal veg (o_SV2).



Figur 24 Utsnitt fra reguleringsplankart som viser vegareal foreslått til kommunal veg (o_SV2) og areal for annen veggrunn som kommunalt vegareal (o_SVT4 og 5)

«Annen veggrunn teknisk anlegg» angitt som o_SVT4 og o_SVT5, foreslås blir ervervet til kommunal grunn. o_SVT4 er i dag område som benyttes som rasteplass ved krysset til bygda Sifjord, o_SVT5 er område som benyttes til parkeringsformål i Sifjordbotn.

Øvrig vegareal blir fylkeskommunal.

Fv. 243 videre forbi skredutsatt strekning ved Røyernesbukta er foreslått lagt ned ved at asfalten fjernes. Atkomst til de ubebygde eiendommene langs denne strekningen (eiendommene 34/3 og 34/4) blir fra parkeringsplassen i Sifjordbotn.

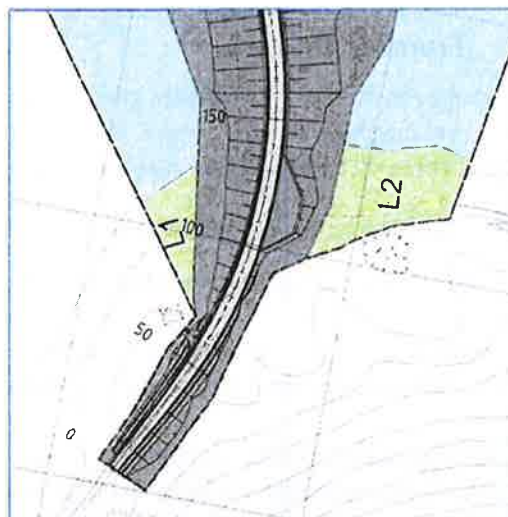
8.4 Naboer

Det vil bli behov for å erverve grunn til vegformål i deler av planområdet, og inngå avtaler med grunneiere om uttak av fjellmasser. Grunnerverver i Statens vegvesen vil ta kontakt med berørte grunneiere og rettighetshavere når reguleringsplanen er vedtatt.

8.4.1 Berørt bebyggelse

Det finnes ingen boligbebyggelse på planstrekningen, kun en hytteeiendom (34/9) på Røyerneset. Sjøfyllinga vil komme i land på Røyerneset og dele eiendommen. Vegfyllinga vil komme nærmere hytta og vil beslaglegge deler av eiendommen, vist i utsnitt fra reguleringsplankart.

Det vil ikke være behov for å innløse bebyggelse, så hytta på Røyerneset er ikke en del av reguleringsplanen. Men deler av eiendommen 34/9 må erverves til vegformål.



Figur 25 Utsnitt fra reguleringsplankartet som viser hyttas plassering i forhold til ny veg

8.5 Byggegrenser

Byggegrense langs fv. 243 og fv. 323 er 15 meter ifølge vedtak av Troms fylkeskommune, datert 27.5.2010. Vedtaket er fattet med hjemmel i veglovens § 29. Avstanden regnes fra vegens midtlinje.

8.6 Kollektivtrafikk og gang-/sykkeltrafikk

Det er lite gang- og sykkeltrafikk på strekningen, og det anses ikke behov for spesielle tiltak for denne trafikantgruppen. Det er heller ikke behov for holdeplasser på denne strekningen.

8.7 Nærmiljø og friluftsliv

Bygda Sifjord

Sjøfyllinga vil bli etablert nær bygda, men selve vegen vil etter våre vurderinger ikke få store konsekvenser for nærmiljøet. Bruken av fjordbotn vil kunne endres noe, men det vil være mulig å gå med mindre båter under brua. Brua kan i seg selv være positiv fordi man kan bruke brua til å fiske fra. Vegfyllinga vil bli en barriere for ferdsel i fjæreamrådet.

Området der massetaket vil komme er lite brukt som friluftsområde.

Hytte på Røyerneset

Vegen forbi hytta blir lagt over eiendommen (34/9) i en sving mot sjøfylling, dette fører til at vegen vil være mer synlig fra hytta enn den er i dag. Vegfyllinga vil bli en barriere for ferdsel i fjæreamrådet og vil dele eiendommen i to parseller.

Det vil bli kortere veg fra hytteeiendommen til bygda Sifjord.

Støy

Vegetasjonsbeltet ved hytta som i dag er en skjerming mot vegen vil antagelig bli fjernet under anleggsperioden, hvis ønskelig kan det eventuelt beplantes på nytt. Endring av veglinja kan medføre noe mere støy på hytteeiendommen.

Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2012) er fastsatt av Klima- og miljødepartementet. Retningslinjen gir anbefalte utendørs støygrenser ved etablering av nye støykilder, som for eksempel veganlegg. Støynivå på uteoppholdsareal bør ikke overskride 55 dB (L_{den}).

Det er ikke utarbeidet støysonekart, men det er gjort en teoretisk vurdering av støy⁸ med en mye høyere trafikkbelastning enn faktiske forhold (ÅDT 500). Vurderingen viser at utendørs støy (64 dBA) overskrider anbefalte maksimumsverdiene, men reell støybelastning vil være vesentlig mindre enn vurderingen viser. Eventuelle tiltak for å redusere støy vil bli gjort i samråd med grunneier.

8.8 Kulturmiljø

Det er ikke registrerte kulturminner i området, og det er liten sannsynlighet for funn. Tiltaket er vurdert til å ha ingen konsekvens for kulturmiljø.

Tiltakshaver har meldeplikt overfor kulturminnemyndighetene dersom det under arbeidet oppdages spor etter eldre bosetning, jf. Lov om kulturminner. Troms fylkeskommune, Kulturetaten er myndighet for forvaltning av kulturminner på land og Tromsø museum, Universitetsmuseet i Tromsø er myndighet for kulturminner under vann i sjø og vassdrag.

8.9 Naturressurser

8.9.1 Fiske

Området innafor sjøfyllinga vil være lite tilgjengelig for fiske fra større båter, men brukes lite til dette i dag. Fiske fra mindre båter vil fortsatt være mulig.

I kommuneplanens arealdel er det avsatt et sjøareal til låssettingsområde i Sifjordbotn. Etter etablering av sjøfylling vil ikke området kunne brukes til dette formålet. Området har vært lite i bruk til dette de siste 25 årene. I forbindelse med revidering av kommuneplanens arealdel vil kommunen derfor vurdere andre områder som kan benyttes til dette formålet.

8.9.2 Reindrift

Tiltaket vil ikke ha konsekvenser for reindrift etter at anlegget er ferdigstilt. I anleggsperioden vil arbeidet muligens kunne forstyrre i flytteperiode på høsten selv om flyttleia og oppsamlingsområdet ikke er i planområdet. Reinbeitedistriktet foreslår at det opprettes en avtale om at reindrifutøverne blir varslet om sprengning i god tid før dette arbeidet starter. Flytteperioden er normalt 2-3 uker i september/oktober.

8.10 Strømforhold

En planlagt bru på 45 meter vil være stor nok til at det ikke vil oppstå struping av tidevannet med redusert tidevannshøyde og forsinket tidspunkt for flo og fjære i bassenget innenfor fyllingene. Det er en viss fare for at det periodevis kan dannes stillestående og oksygenfattig (stagnant) bunnvann i det dype bassenget innenfor fyllingene, hvor terskeldypet i fyllingen er forholdsvis liten sammenlignet med dypet i bassenget.

⁸ Støyvurdering Røyerneset, 2015, Statens vegvesen

Man kan forvente at det langs land særlig på innsiden av fyllingene kan oppstå bakevjer hvor det kan bli mindre utveksling av vannmassene. Konsekvensene for naturmangfold er beskrevet i kapittel 9.

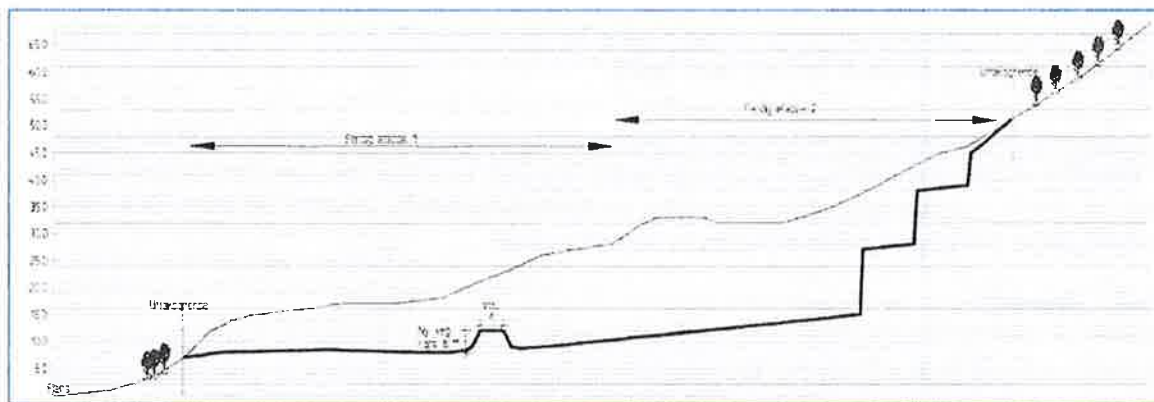
8.11 Sjøfylling og returbølger

Utfylling i fjorden vil kunne ha en uønsket konsekvens som innebærer returbølger fra ny fyllmasse til havna i Sifjord. Dette kan unngås ut fra fyllingens oppbygging og massekvalitet. Dette vil bli tatt hensyn til i prosjekteringen av sjøfyllinga.

8.12 Massetak

På grunn for behov for steinmasser til sjøfylling er det regulert inn massetak i planområdet. Beregnet uttaksvolum er ca. 300 000 pfm³ (prosjekterte faste masser). Det er utarbeidet et utkast til driftsplan⁹ som skal godkjennes av Direktoratet for mineralforvaltning. Driftsplanen inneholder uttaksplan og istandsettingsplan.

Det anbefales en trinnvis avtrapping (palling) med permanente fjellhyller i bakveggen av det planlagte steinbruddet, ved kote 50. Det er utformet en prinsippskisse hvor det er 2 vertikale paller med permanente fjellhyller på 10 m og høyder på 13 og 12 m. Høydene vil mest sannsynlig variere litt på ulike områder av steinbruddet. Det anbefales så langt det lar seg gjøre å legge ura på en stabil helningsvinkel, 1:1,25. Hvis ikke dette er mulig, kan man sette opp et forstøtningstiltak som for eksempel støttemur, langs hele eller deler av baksiden av bruddet, og/eller plassere wirenett med stagforankring over deler av ura. Denne typen sikring vil være en permanent sikring. Sognemur kan brukes som arbeidssikring hvis graveskråningen ikke er for høy.



Figur 26 Snitt av massetaket ved Bergneset hvor fyllingsvegen senkes, etablering av voll og trinnvis palling. Illustrasjon: Statens vegvesen/Sigrun M. Lie

Hvis man etablerer en trinnvis palling med permanente fjellhyller kan dette i utgangspunktet være nok sikring, men det kan bli aktuelt å supplere med bolt som arbeidssikring. Dette er noe man tar stilling til under drift.

Faren for steinsprang kan ikke utelukkes siden store deler av det planlagte steinbruddet ligger under et bratt bergparti i et område med mye urmasser. For sikring mot nedfall av stein kan det settes opp et fanggjerde, som både kan være arbeidssikring eller permanent sikring noe som kommer an på hva

⁹ Driftsplan, utkast, 2015, Statens vegvesen

området skal brukes til i etterkant av bygging. Det anbefales å gjøre en befaring/vurdering før byggestart sammen med entreprenør for å se på bergpartiet nærmere og få en felles forståelse for eventuell fare for steinsprang i anleggstiden.

Hvis området for det planlagte steinbruddet ikke blir sikret for ferdsel, er det viktig å «hindre» folk, for eksempel campingvogner, i å oppholde seg i området.

Da sprengningsopplegget er en viktig faktor som påvirker den endelige blokkstørrelsen er det nødvendig med god planlegging av sprengningsarbeidet og å benytte en entreprenør med erfaring og riktig utstyr for arbeidet.

Massehåndtering

Vegetasjonslaget fra massetaket mellomlagres på riggområdet i Sifjordbotn, og tilbakeføres etter at anleggsperioden er over. Eventuelle overskuddsmasser/jordmasser deponeres i massetaket.

8.13 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

ROS-analyse gjennomføres for å danne et grunnlag for bevisste beslutninger med hensyn til sikkerhet og miljø. Analysen baseres på faglige vurderinger og erfaringer og skal være et positivt bidrag til å gjøre vegen så sikker som mulig og sikre at miljøet ikke skades. ROS-analysen skal belyse risikobildet, det vil identifisere uønskede hendelser, årsaken til disse og mulige konsekvenser med tilhørende sannsynlighet.

Kravet om ROS-analyse på reguleringsplannivå er hjemlet i plan- og bygningsloven §§ 3.1 og 4.3.

En generell metode for risikovurderinger er benyttet. Metoden bygger på HAZID (HAZard IDentification), en etablert metode for kvalitativ risikoanalyse.

Følgende tiltak er vurdert for å redusere risikoen til et så lavt nivå som mulig. Forslag til tiltak er et resultat av HAZID-samlingens¹⁰ vurdering samt avbøtende tiltak beskrevet i de ulike fagrapportene.

Beskrivelse av risikoen	Beskrivelse av tiltaket
1 Setnings- og stabilitetsproblemer i forbindelse med fylling og masseuttak	Gjennomføre avbøtende tiltak beskrevet i geoteknisk rapport.
2 Negativ påvirkning av naturmiljø	Gjennomføre avbøtende tiltak beskrevet i rapport på naturmiljø
3 Støyproblematikk ved fritidsbolig	Vurdere støyskjermende tiltak
4 Anleggstrafikk i skredutsatt område på fv. 243	Tiltak må vurderes, eventuelt gjennomføres, for å ivareta sikkerhet ved anleggstrafikk i dette området i hele anleggsperioden.

Dette er tiltak som vil bli ivaretatt enten i planbestemmelsene eller i forbindelse med prosjekteringen av prosjektet.

¹⁰ ROS-analyse fv. 243 Sifjordbotn-Røyernesbukta, 2015, Statens vegvesen

9 Konsekvensutredning

En konsekvensutredning er en analyse av sammenhengen mellom årsak og virkning, der tiltaket som skal analyseres er definert som årsak. Konsekvensutredningen tydeliggjør prosjektets relevante virkninger (konsekvenser).

Konsekvensene ved et tiltak framkommer ved å måle/sammenligne forventet tilstand etter at tiltaket er gjennomført, mot forventet tilstand uten at tiltaket realiseres. Alternativet som representerer videreføring av dagens status kalles nullalternativet. Her skal man altså vurdere konsekvensene av at planlagt tiltak ikke blir gjennomført. Nullalternativet per definisjon har konsekvensen 0, konsekvensene med tiltaket viser hvor mye alternativene avviker fra nullalternativet (referansesituasjonen).

Siden det nå er kun ett alternativ, vil en konsekvensutredning ikke sammenligne ulike alternativ opp mot hverandre, men beskrive virkningen av tiltaket i forhold til ikke å gjøre tiltak (nullalternativet). Det vil også beskrive avbøtende tiltak der konsekvensene av tiltaket er negative.

Gjennomføring av tiltaket har størst konsekvens for temaene landskap og naturmangfold. Disse temaene er derfor konsekvensutredet etter håndbok V712 Konsekvensanalyser, og egne rapporter er vedlagt.

Temaene utredes etter følgende struktur:

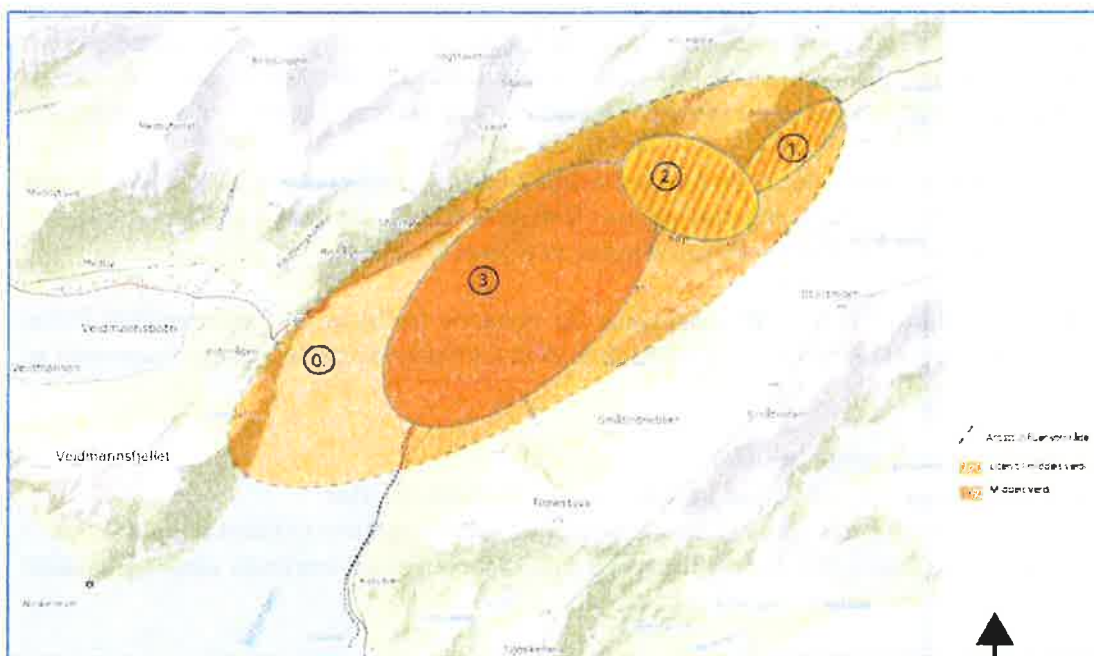
- Områdets verdi: vurderes på en tredelt skala, liten – middels – stor
- Tiltakets omfang: vurderes på en femdelt skala, fra «stort negativt» til «stort positivt»
- Tiltakets konsekvens: for hvert utredningstema sammenholdes områdets verdi og tiltakets omfang, jf. «Konsekvensvifta» i håndbok V712.

Verdi Områdets verdi	Omlang	Verdi		
		Liten	Middels	Stor
Stort positivt	Stort positivt	Middelstørst positiv konsekvens (+++)	Stor positiv konsekvens (++)	Middelstørst positiv konsekvens (++)
Middels positivt	Middels positivt	Middelstørst positiv konsekvens (++)	Stor positiv konsekvens (++)	Middelstørst positiv konsekvens (++)
Lite positivt	Lite positivt	Middelstørst positiv konsekvens (++)	Stor positiv konsekvens (++)	Middelstørst positiv konsekvens (++)
Lite negativt	Lite negativt	Middelstørst positiv konsekvens (++)	Stor positiv konsekvens (++)	Middelstørst positiv konsekvens (++)
Middels negativt	Middels negativt	Middelstørst positiv konsekvens (++)	Stor positiv konsekvens (++)	Middelstørst positiv konsekvens (++)
Stort negativt	Stort negativt	Middelstørst positiv konsekvens (++)	Stor positiv konsekvens (++)	Middelstørst positiv konsekvens (++)

Figur 28 Konsekvensvifta, illustrasjon fra håndbok V712 Konsekvensanalyser

9.1 Landskap

Utredningsområdet er influensområdet og er inndelt i 4 delområder på strekningen Sifjordbotn–Røyresbukta. Planområdet med massetaket og sjøfylling ligger innenfor delområde 2 «Indre fjordbotn-landskap». Tiltakene vil imidlertid være svært godt synlig gjennom hele delområde 0 «Overordnede fjordlandskapet».



Figur 29 Verdikart, delområdene og verdi på områdene. Illustrasjon: Statens vegvesen/Sigrun M. Lie

Tabell som viser konsekvens for landskap ut fra verdi og omfang:

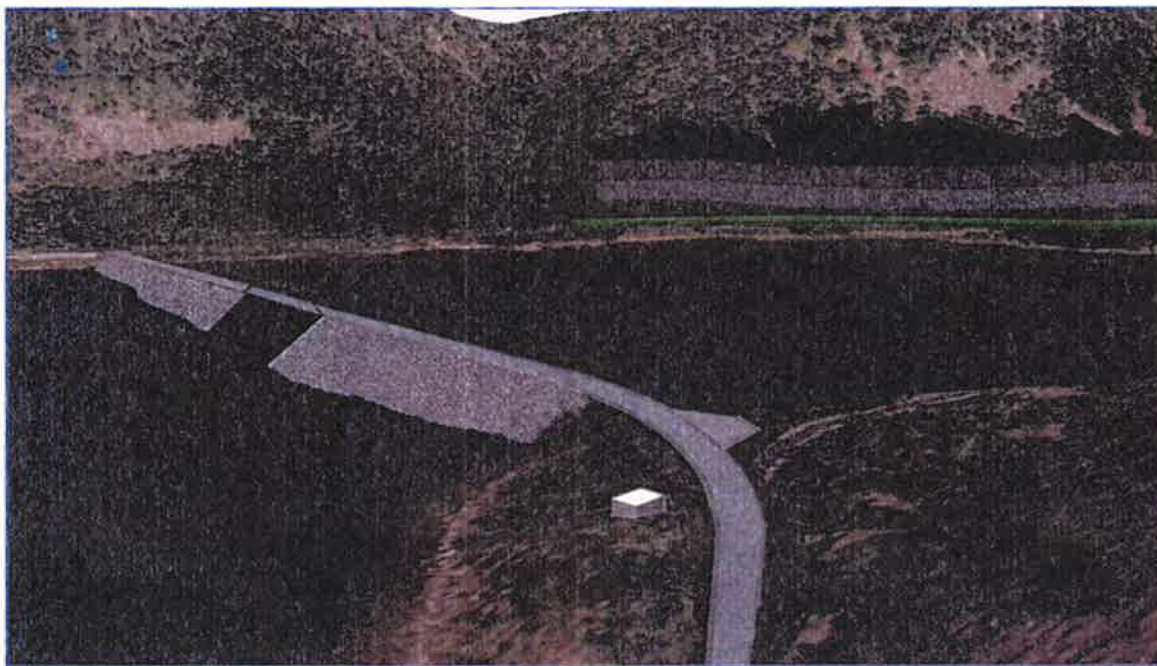
Område	Verdi	Omfang	Konsekvens
Del-område 0			Middels negativ (- -)
Del-område 2			Middels negativ (- -)
Samlet landskap			Middels negativ (- -)

Tiltakene vurderes samlet til middels negativ (- -) konsekvens for landskapsbildet.

Innenfor delområde 2 vil fjordkrysningen med en lang og høy fylling og med en kort bru, være en stor visuell og fysisk barriere i dette indre fjordbotnlandskapet. Tiltaket bryter med landskapets naturlige linjer og fremstår som en vegg i utsynet inn mot fjordbotn og hindrer også vakkert utsyn fra fjordbotn og ut fjorden når man kommer fra dalen. Røyreset vil ikke lengre vil være synlig som et nes og fjordbotn vil bli lukket og danne et eget lite vannspeil.

En kort bro krever mer masser og gir dermed et større masseuttak i fjellsiden. Massetaket danner et unaturlig landskapsinngrep i den bratte og vegetasjonsdekte fjellsiden.

Massetaket vil skjære inn i det bratte terrenget og danne et flatt parti før den mellom 25–30 meter høye veggen i bakkant. Botnbergheset vil bli kuttet 5–6 meter i høyden og området vil bli forringet. Tiltakene vil samlet sett ha en dimensjon som ikke harmonerer med skalaen i landskapet/stedet og vil forringe området lokalt. En voll mot den nedsenkende vegen vil være med på å skjule massetaket fra vegen noe. Naturlig revegetering av flatene i massetaket vil være med på å mykne opp det store såret noe.



Figur 30 Illustrasjon av fjordkryssingen fra Røyreset og med massetaket i bakgrunnen. Den lysegrønne linjen på nedsiden av fjellhyllene er vollen som skal skjerme for massetaket fra vegen. Illustrasjon: Statens vegvesen/Sigrun M. Lie

Innenfor delområde 0 vil fjordkryssingen og masseuttaket være eksponert i hele det overordnede landskapsrommet.

Fjernvirkningen av tiltakene er vurdert til å ha middels negativt omfang for landskapsbildet. Inngrepene er store sår i landskapet, men vil bli noe absorbert av de dominerende fjellene omkring. Massetaket vil med tiden harmonere noe ved naturlig revegetering av flatene i massetaket.

Reiseopplevelse

Reiseopplevelsen vil bli endret siden traseen blir en annen. Reisen vil ved en fjordkryssing oppleves mer trygg og den reisende vil fortsatt få et vakkert skue utover fjorden. Massetaket vil imidlertid forringe opplevelsen siden det er et stort og varig sår i landskapet. Med naturlig revegeteringen av flatene og med tiden vil massetaket derimot integreres mer i landskapet.

AVBØTENDE TILTAK:

- Naturlig revegetering – Naturlig revegetering skal være gjennomgående langs vegen og i massetaket. Avtaking og tilbakeføring av toppdekke gir en raskere reetablering av stedegen vegetasjon i massetaket og langs vegen på land. Det skal vurderes om muligheten/ behovet for innsamling av lokale frø før anlegget starter. Strategi for naturlig revegetering vil komme frem av rigg- og marksikringsplanen som skal utarbeides som en del av konkurransegrunnlaget.
- Utforming av sjøfyllinger – Fyllingene skal i erosjonssonen/vannlinjen mellom flo- og fjæremålet være plastret. Over vannstand skal det legges opp en ordnet steinfylling med stein

i tilnærmet lik fraksjon. Sidearealene på land skal avrundes til eksisterende terreng og elvekantvegetasjon bør beholdes.

- Hogst – Begrense hogst i fjellsiden mest mulig. Snarlig revegetering etter avsluttet anleggsperiode.
- Strandsone – Unngå midlertidig deponi/riggområde som vil medføre fylling i fjorden og inngrep i strandlinjen.
- Formgivning av massetaket – Skjæringen i bakkant bør utformes stilistisk og presist formet som store skulpturelle landskapselementer langs vegen som inngår som en naturlig del av landskapsbildet. Massetakets sidevegger skal avrundes til eksisterende terreng så langt det er mulig slik at behovet for sikringsgjerder reduseres og slik at massetaket får en jevn overgang til eksisterende terreng.
- Formgivning av voll – Vollen som skal skjerme mot vegen skal ha en skulpturell og rett form som skal være med på å ta oppmerksomheten fra masseuttakets bakvegg. Denne skal tilså med en lokal frøblanding og skal skille seg noe ut.
- Formgivning av fylling – Fyllinger fra vegen må avrundes til eksisterende terreng og naturlig revegeteres.
- Midlertidig deponi og masseuttak – Det skal utarbeides istandsettingsplaner for midlertidige deponi og masseuttak som en del av konkurransegrunnlaget. Det er utarbeidet en istandsettingsplan i forbindelse med driftsplan for massetaket på reguleringsplan.
- Utforming av rekkverk – Det skal benyttes et transparent rekkverk, som rør-rekkverk. Det skal tilstrebes gjennomgående likt rekkverk på strekningen.
- Utforming/ plassering av belysning – Det skal velges en type armatur og mast som er tilpasset omgivelsene. Det skal vurderes en iøynefallende/ spesiell mast ved innkjørselen til Sifjord bygd.
- Utforming og detaljering av Botnbergneset – Det skal vurderes om dette området skal opparbeides til et rasteplassområde eller lignende som harmonerer med omgivelsene og gir tilgang til fjorden.
- Utforming og detaljering av Røyerneset
- Utforming av murer – Murer skal ha en bevisst utforming med naturstein.
- Utforming av bru – Brua skal ha en enkel og lett utforming. Rekkverket skal harmonere med øvrige rekkverk.

Endring av konsekvens ved avbøtende tiltak

Samlet sett er tiltakene, sjøfylling og masseuttaket, vurdert til middels negativ konsekvens (--). Ved forutsetning for at alle nevnte avbøtende tiltak gjennomføres, vil konsekvensgraden for landskapsbilde endres noe. Masseuttaket og sjøfyllingen vil endre landskapets karakter selv om avbøtende tiltak blir gjennomført men nevnte avbøtende tiltak vil være med på å integrere inngrepene noe i landskapet samt å gi et monotont landskap mer variasjon. Ved gjennomføring av avbøtende tiltak, vil konsekvensen endres til liten til middels negativ konsekvens (-/-) for landskapsbilde.

9.2 Naturmangfold

Det er ikke registrert truet natur eller arter på rødlista innenfor planområdet eller influensområdet. Heller ingen verneområder, utvalgte naturtyper eller verdifulle vannmiljøer blir berørt av tiltaket. Tiltaket ser ikke ut til å påvirke spesielt viktige økologiske funksjoner eller prosesser.

Etablering av fylling og veg vil føre til nedbygging av naturmiljø på Røyerneset. Areal med bjørkeskog og strandeng vil bli nedbygd. På Sifjordsida vil et relativt lite areal med rik og frodig vegkantvegetasjon bygges ned.

Tabell som viser konsekvens for naturmangfold ut fra verdi og omfang:

Område	Verdi	Omfang	Konsekvens
Naturmiljø Røyerneset			Liten negativ (-)
Marint naturmiljø Røyerneset			Liten negativ (-)
Naturmiljø Sifjordsida			Liten negativ (-)
Marint naturmiljø Sifjordsida			Liten negativ (-)
Naturmiljø massetak			Liten negativ (-)
Samlet naturmiljø			Liten negativ (-)

Fjordkryssing

Fyllinga vil gi store innsnevring av tverrsnittarealet i fjorden. Dette vil påvirke tidevannsstrømmen som går inn i fjordbunnen, slik at denne endrer retning og styrke.

Fyllinga vil også demme opp for utløpet av ferskvann fra fjordbotn. Vannmassene på innsiden av fyllinga kan bli mer stillestående og ferskere, særlig i perioder med høy ferskvannstilførsel ved snøsmelting og storm. Dette kan føre til en tetthetssjiktning av vannmassene innenfor fyllinga med forholdsvis ferskt vann i overflaten og saltere vann i dypet. Ved tetthetssjiktet vann vil det bli vanskeligere for tidevannsstrømmen å blande opp vannmassene. Mer stillestående vann på innsiden av fyllinga vil påvirke plante- og dyreplanktonsamfunnet her.

Det kan bli isdannelse i fjorden som en følge av mer stillestående vann på innsiden av fyllinga. Det er også en viss fare for sedimentering av løsmasser i bassenget, fra løsmasser som vaskes ut og føres med ellevannet fra Botnelva. Dette vil påvirke plante- og dyreplanktonet, samt egg og larver fra fisk. Særlig mye løse partikler i de øverste vannmassene vil kunne gi dårligere vekstforhold for plankton og andre pelagiske organismer, samt høyere dødelighet for fiskeegg og fiskelarver.

Stillestående og oksygenfattig (stagnant) bunnvann, kan dannes i relativt dype fjorder og poller med trange og grunne innløp. Om det vil dannes stagnant bunnvann innenfor fyllinga i Sifjorden avhenger

av tetthetssjiktningen og om turbulensen i strålen av innkommende tidevann gjennom bruåpningen, er sterkt nok til å blande opp vannmassene innenfor. Eventuell dannelse av stagnant bunnvann med lite oksygen vil føre til at det biologiske mangfoldet på fjordbunnen innenfor fyllinga blir redusert. Få arter kan leve i oksygenfattig vann.

Det er planlagt å bygge en åpning i fyllinga på 45 meter, der veggen legges på buebro. Det antas at åpningen i brua er tilstrekkelig lang, slik at man får en oppblanding av vannmassene på innsiden av brua fra tidevannsstrømmen. Tilstrekkelig vanninnstrømming gjennom fyllinga vil gjøre at vannet på innsiden ikke blir for ferskt, eller at man ikke får dannet stillestående oksygenfattig bunnvann.

Massetak

Massetaket vil føre til et stort arealinngrep, og til nedbygging av bjørkeskog med bregner og stauder, samt noe areal av gråorskog med bregner. En del av habitatet til småfugl og hare vil forsvinne. Det antas at tilsvarende areal finnes i stor utstrekning i dalen, slik at virkningen på naturmiljøet totalt sett blir begrenset.

Avbøtende tiltak

- Arealinngrep til rigg og massedeponier bør reduseres så mye som mulig for å hindre nedbygging av naturmiljøet. Dette vil bli nærmere spesifisert i rigg- og marksikringsplan.
- Naturlig revegetering med stedege masser bør brukes på voller og kanter. Toppjorda (der frøbanken ligger) i eksisterende jordlag bør tas av og lagres på eget deponi. Dersom dette jordlaget tilbakeføres vil naturlig flora komme tilbake. Dette skal beskrives i en Ytre miljøplan.
- Forekomsten av fagerfredløs (høy risiko) skal fjernes, slik at man hindrer spredning av arten i området.

Endring av konsekvens ved avbøtende tiltak

Ved redusert arealinngrep til rigg og massedeponier vil omfanget av inngrepet på samtlige områder bli mindre, noe som vil føre til en påfølgende mindre negativ konsekvens.

Det avbøtende tiltaket om naturlig revegetering vil medføre at omfanget av inngrepene på Røyreset og Sifjordsiden vil bli mindre belastende for naturmiljøet, noe som vil gi en mindre negativ konsekvens.

Fjerning av forekomsten av fagerfredløs vil medføre en liten positiv konsekvens av inngrepet for naturmiljøet på Sifjordsiden. Livsgrunnlaget for arter som fagerfredløsen utkonkurrer vil forbedres, noe som vil medføre større biologisk mangfold i området.

9.2.1 Naturmangfoldloven §§ 8-12

§8 Kunnskap om naturmangfold i området

Kunnskap er i første rekke basert på feltarbeid 08.-09.07.2013 og 25.06.2014. Mange opplysninger har kommet fram gjennom kilder som Naturbase, artskart, skog og landskap, NGU og Fiskeridirektoratets karttjeneste.

Fylkesmannen i Troms har fått henvendelse om det foreligger særskilte naturverdier i og omkring fjorden. Fylkesmannen har også informert om at det ikke går fisk i Botnelva. Utredningen har vært basert på standard metodikk for verdisetting (DN-håndbok 11, 13 og 19) og konsekvensvurdering er gjort etter Statens vegvesens håndbok V712. Vurderingene av virkningene på naturverdiene er basert på generell kunnskap om artene sine krav til livsmiljø og naturtypene sine viktige kilder til variasjon.

§ 9 Om føre-var-prinsippet

Vi anser kunnskapen om naturtyper, vegetasjon, pattedyr, marint naturmiljø, vannmiljø og effekter av tiltaket i planområdet som god. Det er ikke sannsynlig at tiltaket vil medføre alvorlig skade på økosystem, naturtyper, vegetasjon, flora, landskap og geologi. Likevel vil naturmiljøet i fjorden bli negativt påvirket som en følge av utbyggingsplanene. Føre-var-prinsippet er tillatt vekt ved valg av fjordkryssingsalternativ, og lengde på bruåpning.

§10 Samlet belastning på naturmangfoldet i planområdet

Det er ikke kjent spesielle miljøer eller arter som med dette tiltaket får en vesentlig høyere eller kritisk belastning i utredningsområdet.

Dagens veg utgjør moderat belastning på naturmiljøet i fjorden. Denne legger beslag på areal, og fragmenter leveområdet til enkelte dyrearter. Utbedringsalternativet med fjordkrysning vil føre til mer arealbeslag, samt effekter på vannkvalitet innenfor fyllinga. Størst arealbeslag vil massetaket medføre. Samlet belastning på naturmiljøet i dalen vil øke betraktelig med utbyggingsalternativet og det planlagte massetaket. Flere habitater vil bli nedbygd, og fjorden vil få større preg av menneskelig inngrep.

§ 11 kostnader ved miljøforringelse

Statens vegvesen har tatt kostnadene ved å fremskaffe kunnskap om naturmangfold i området. Videre vil det i tråd med vegvesenets retningslinjer bli utarbeidet ytre miljøplan, samt rigg og marksikringsplan hvor forebyggende eller gjenopprettende tiltak vil fremgå. Statens vegvesen vil som tiltakshaver ta kostnader ved miljøforringelse.

§ 12 om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Bestemmelsen går ut på å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet ved å ta utgangspunkt i driftsmetoder, teknikk og lokalisering, som ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.

Det legges vekt på at anlegget skal utføres med driftsmetoder og teknikk som minimerer terrenginngrep, utslipp eller andre uheldige effekter som kan føre til miljøforringelse eller negativ påvirkning på biologisk mangfold.

Området skal tilsåes, og ved revegetering er det viktig å bruke stedegne masser og vegetasjon for å hindre introduksjon av fremmede arter.

9.3 Konklusjon konsekvensutredning

Begge temaene som er konsekvensutredet har negativ konsekvens. Konsekvensen for landskap er middels negativ og konsekvensen for naturmangfold er liten negativ. Det er derfor foreslått avbøtende tiltak for å redusere de negative konsekvensene for tiltaket.

Men konsekvensen for tiltaket vil være liten til middels negativ for disse to temaene selv med avbøtende tiltak.

De positive konsekvensene ved å få en trafiksikker og forutsigbar veg til Flakstadvåg vurderes som så store at tiltaket kan forsvares til tross for de negative konsekvensene for landskap og naturmiljø.

Avbøtende tiltak for å redusere negative konsekvenser som er foreslått i reguleringsplanen skal følges opp i prosjekteringsfasen.

10 Gjennomføring av forslag til plan

10.1 Framdrift og finansiering

Antatt kostnad for prosjektet er satt til kr 105 mill. i handlingsprogrammet 2014–2017 for Regional transportplan i Troms. Det er satt av kr 45,2 mill. til prosjektet. Disse midlene har blitt bevilget som statlig tilskudd til skredsikring i Nasjonal transportplan.

Bevilgning i 2016: kr 1,2 mill., 2017: kr 44 mill. Resten (ca. kr 60 mill.) forutsettes bevilget i neste periode (2018-2021).

Oppstart vil derfor være høsten 2016 med ferdigstilling i 2018 eller 2019, avhengig av fylkeskommunens bevilgningstakt i neste handlingsplanperiode.

Det er gjennomført kostnadsoverslag etter anslagsmetoden. Kostnadene ligger rundt overnevnte totalsum på kr. 105 mill., nøyaktighetskrav +/- 25 %. Når reguleringsplanen er godkjent skal det gjennomføres kostnadsoverslag med nøyaktighetskrav på +/- 10 %.

10.2 Utbyggingsrekkefølge

Ved oppstart vil det være klargjøring av sidetak samt senkning av eksisterende vei (fv. 232) rundt Botnbergneset slik at man kan opprette en midlertidig vei forbi anleggsområdet.

Hovedtyngden av arbeidet er fjordfylling over sundet, utfylling vil pågå fra begge sider samtidig og dette arbeidet vil pågå kontinuerlig. Det forventes setninger i landkarområdene og for å kompensere for dette er det aktuelt med forbelastning av området og det kan derfor bli et opphold i arbeidet før selve bruene kan monteres. Dette tas det stilling til etter hvert.

10.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

I startfasen av arbeidet i sidetaket vil veien måtte stenges i kortere perioder under sprengningsarbeidet. Når man kommer lengre inn i sidetaket vil dette vurderes nærmere.

Massetransport vil gå fra massetaket til sjøfylling på hver side av fjorden, både til Sifjordsida og Røyerneset.

I utgangspunktet vil trafikken kunne avvikles som normalt, men man må påregne kortere perioder med stengning under hele anleggsperioden. Tilpasning til skoleskyss, rutetrafikk vil utføres i best mulig grad. Området vil bli skiltet som arbeidsområde med nedsatt fartsgrense.

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

En Ytre Miljøplan (YM-plan) skal beskrive prosjektets utfordringer knyttet til ytre miljø og hvordan disse skal ivaretas. Dette er i hovedsak et dokument for byggherren som skal ivareta miljøtema i forhold til lover og forskrifter. Planen skal være både grunnlag for prosjektering og konkurranse, og en oppsummering/vedlegg til sluttkontrakt. Statens vegvesens håndbok R760 «Styring av utbygging-, drifts- og vedlikeholdsprosjekt» setter krav om at det skal utarbeides en Ytre Miljøplan på alle prosjekt.

Særskilte miljøutfordringer for dette prosjektet er:

- Opprettholde området verdi som friluft og rekreasjonsområde
- Hindre utslipp av kjemikalier i anleggsfasen til sjø og grunn

I tabellen nedenfor er det opplistet spesielle miljøutfordringer som skal arbeides videre med i YM-plan.

Innspill til YM-plan:

Tema	Problemstillinger/vurderinger
Støy og vibrasjoner	Boligbebyggelse ligger relativt langt unna anleggsområdet, men må ta hensyn til hytte på Røyerneset
Luftforurensning	Det kan forekomme støvplager i anleggsfasen, bebyggelse ligger relativt langt unna, men avbøtende tiltak må vurderes underveis.
Forurensning av jord og vann	Det utarbeides plan for hvordan forurensning og utslipp skal forhindres. Håndtering av avrenning og overvann i anleggsperioden for å hindre avrenning og utslipp til grunn.
Landskap	Toppjordmasser mellomlagres og legges tilbake på sideareal. Masseuttak rekonstrueres etter angivelser i landskapsplan
Nærmiljø og friluftsliv	Ny vei vil i og for seg gi lettere tilgang til friluftsområdene. Området ved sidetak benyttes ikke i dag til rekreasjon eller friluftsliv
Naturmiljø	Brakkvannsdelta L5 ivaretas. Fremmed art av fagerfredløs fjernes og sprøyting vurderes. Følge rigg og marksikringsplan.
Vassdrag og strandsoner	Vassdrag vil ikke bli berørt. Fylling i strandsonen vil få innvirkning på begge sider, revegetering vil bli utført.
Kulturminne og kulturmiljø	Det finnes ingen kjente kulturminner i nærheten. Dersom det oppdages kulturminner i anleggsfasen skal arbeidet stoppes og riksantikvaren samt Troms fylkeskommune skal varsles
Naturressurser	Skoghogst vil bli tilbudt grunneiere, ingen naturressurser ut over dette.
Materialvalg og avfallshåndtering	Bruk av stedegegne steinmaterialer, utarbeide avfallsplan

11 Merknader til planforslaget

Merknader til planforslaget er samlet i et eget merknadshefte som er vedlagt. Statens vegvesen har mottatt merknader fra:

- Kystverket
- Tromsø museum – Universitetsmuseet
- Troms fylkeskommune
- Fylkesmannen i Troms
- NVE
- Sametinget
- Fiskarlaget nord
- Sifjord grunneierlag

Ingen av sektormyndigheten med innsigelsesmyndighet har hatt innsigelse.

Mottatte merknader innebærer ikke endring i forslag til reguleringsplankartet. I bestemmelsene er det tatt med et punkt i § 3.1: «Sjøfyllingens oppbygging og massekvalitet skal begrense uønsket konsekvens som returbølger.»

Tekst i planbeskrivelsen er noe endret. Dette gjelder oppretting av beskrivelsen av bruk av Sifjordbotn som notutsetningsplass (kapittel 5.7.2 og 8.9.1) og et eget kapittel 8.11 om sjøfylling og returbølger.

12 Adresseliste inkludert grunneierliste

Offentlige instanser

Navn	E-post
Torsken kommune	postmottak@torsken.kommune.no
Fylkesmannen i Troms	fmtrpostmottak@fylkesmannen.no
Troms fylkeskommune	postmottak@tromsfylke.no
Tromsø Museum Universitetsmuseet, UiT	postmottak@tmu.uit.no
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap	postmottak@dsb.no
Direktoratet for mineralforvaltning	mail@dirmin.no
Norges vassdrags- og energidirektorat	nve@nve.no
Fiskeridirektoratet	postmottak@fiskeridir.no
Forsvaret	forsvaret@mil.no
Forsvarsbygg	post@forsvarsbygg.no
Kystverket	post@kystverket.no
Mattilsynet	postmottak@mattilsynet.no
Sametinget	samediggi@samediggi.no
Statnett	firmapost@statnett.no
Statsbygg	postmottak@statsbygg.no
Troms politidistrikt	post.troms@politiet.no

Øvrige interessenter

Navn	Adresse	E-post
Fiskarlaget nord		nord@fiskarlaget.no; cecilia.rockwell@fiskarlaget.no
Sifjord grunneierlag v/Jens Andreassen	Sifjord, 9395 Kaldfarnes	
Sør-Senja reinbeitedistrikt		apaav-k@online.no
Statskog		post@statskog.no
Helge Larsen forretning	Sifjord, 9395 Kaldfarnes	
Idar Olsen forretning	9393 Flakstadvåg	
Eidsfjord sjøfarm	Sifjord, 9395 Kaldfarnes	
Flakstadvåg camping	9393 Flakstadvåg	
Flakstadvåg laks	9393 Flakstadvåg	
Medby oppvekstsenter		medby.oppvekstsenter@torsken.kommune.no
Norges automobilforbund		tromsoogomegn@naf.no
NHO Troms og Svalbard		firmapost@nho.no
NLF Troms		post@lastebil.no
Natur og ungdom, Troms		troms@nu.no
Naturvernforbundet, Troms		naturvern@naturvernforbundet.no
Senja rutebil AS	9304 Vangsvik	
BL Framsyn/Sifjord vel v/Jens Andreassen	Sifjord, 9395 Kaldfarnes	
Søndre Torsken jeger- og fiskeforening	9395 Kaldfarnes	monica.almestad@torsken.kommune.no
Troms kraft Nett AS	9291 Tromsø	
Telenor		kabeletat@telenor.no
U.L. Samhold v/Heidi Olsen	9395 Kaldfarnes	

Grunneiere

Eiendom	Navn	Adresse	Postnr og -sted
34/1	ARNESEN BJØRN CATO	HOFFSVEIEN 55 B	0377 OSLO
34/2	TORSKEN KOMMUNE	Kommunehuset	9380 GRYLLEFJORD
34/3	BREVIK RUTH LILLIAN	LINSETHVEIEN 1	9800 VADSØ
34/3	LARSEN HELGE MAGNAR	SIFJORD	9395 KALDFARNES
34/4	LARSEN INGOLF KÅRE MARTIN	SIFJORD	9395 KALDFARNES
34/7	ARNESEN KNUT BØRGE	SIFJORD	9395 KALDFARNES
34/8	KJØNIKSEN ANNE-MERETE	SIFJORD	9395 KALDFARNES
34/8	SKARPÅS KENNETH	SIFJORD	9395 KALDFARNES
34/9	JENSEN KJELL-INGE	SIFJORD	9395 KALDFARNES
34/14	LARSEN MILDRIK J M	SIFJORD	9395 KALDFARNES
34/23	JENSEN PEDER MARINIUS G	SIFJORD	9395 KALDFARNES
34/29	BREVIK RUTH LILLIAN	LINSETHVEIEN 1	9800 VADSØ
34/29	LARSEN HELGE MAGNAR	SIFJORD	9395 KALDFARNES
34/30	HANSEN YVONNE	STORGATA 71	9406 HARSTAD
34/31	FREDRIKSEN MAGNA HELENE	MØLLERVEGEN 10	9020 TROMSDALEN

13 Reguleringsplanbestemmelser



REGULERINGSPLANBESTEMMELSER

for detaljreguleringsplan «Fv. 243 Skredsikring Sifjordbotn–Røyernesbukta,
Torsken kommune»

Nasjonal arealplan-ID: 19282015001

Plandato

01.10.2015

Revidert

30.11.2015

Vedtatt

10.12.2015

§ 1 GENERELT

§ 1.0 Formål

Detaljreguleringen skal legge til rette for å legge om fv. 243 i Sifjordbotn på sjøfylling og bru, samt ta ut masser til sjøfylling fra massetak ved Botnbergneset og Botnkollen ved fv. 232.

§ 1.1 Planavgrensning

Det regulerte området er vist med plangrense på plankart med nasjonal arealplan-ID 19282015001, sist revidert 26.06.2015 i målestokk 1:2000.

Følgende eiendommer blir berørt av planen: 34/1, 34/2, 34/3, 34/4, 34/7, 34/8, 34/9, 34/14, 34/23, 34/29, 34/30, 34/31, 34/127

Detaljreguleringen vil erstatte deler av reguleringsplan for Internveg Torsken vedtatt 2009.

§ 1.2 Planområdets arealformål

Arealformål plan- og bygningsloven § 12-5:

Nr. 2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

- Veg (o_SV1, o_SV2)
- Annen veggrunn – teknisk anlegg (o_SVT1–o_SVT5)
- Annen veggrunn – grøntareal (o_SVG1)

Nr. 5 Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift:

- LNFR-areal (L1–L6)

Nr. 6 Bruk og vern av sjø og vassdrag:

- Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (V1–V3)

Bestemmelsesområde plan- og bygningsloven § 12-7:

- Midlertidig anlegg- og riggområde (#1–#7)

§ 2 FELLES BESTEMMELSER

§ 2.1 Krav til bevaring av vegetasjon (plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 3)

Naturlig revegetering

Naturlig revegetering skal være gjennomgående for berørte områder langs strekningen. Ved store inngrep i terrenget skal landskapet rekonstrueres, som masseuttaket. Vekstmasser skal legges tilbake i tråd med istandsettingsplan. Eksisterende kantvegetasjon langs vassdrag skal bevares. En rigg- og marksikringsplan skal ligge til grunn for bevaring av vegetasjon og tilbakeføringen av vekstmasser.

Øverste jordlag (vekstmasser) skal tas vare på, mellomlagres i nærliggende deponi og legges tilbake på tilnærmet samme sted etter avsluttet anleggsarbeid. Dersom det er for lite vekstmasser skal det benyttes en lokal frøblanding eller hentes vegetasjon fra et annet område.

Terrengbehandling

Terrenginngrep skal skje mest mulig skånsomt. Skjæringer, fyllinger, midlertidig rigg- og deponiområde og øvrige berørte areal skal bearbeides og tilpasses omkringliggende terreng. Masseuttak skal settes i stand i tråd med istandsettingsplanen. Stedegen masse skal benyttes.

Eksisterende, rasutsatt veg skal tilbakeføres til naturen ved at asfaltdekket fjernes.

Naturmiljø

Brakkvannsdelta innerst i fjordbotn skal ikke berøres av det planlagte tiltaket.

Ferskvannsmiljøet i Lomstjønnå på Røyerneset skal ikke berøres, da det tidligere har fungert som hekkeområde for smålom.

Svartelistearten fagerfredløs som etter norsk svarteliste er kategorisert med høy risiko skal fjernes. Planten skal tas opp ved rot og vekstmassene skal sprøytes. Forekomst av arten finnes på vestsiden av Sifjorden, beliggende 115 meter nord for avkjøringen til Sifjord.

Vannmiljø

Tiltak må ikke forringe vassdrag. Alle bekker som berøres i planområdet skal sikres fortsatt løp på en tilfredsstillende måte. Der elver og bekker blir berørt av anleggstrafikk eller varig inngrep, skal disse omlegges eller legges i rør/kulvert over så korte strekninger som mulig. Kantsoner skal tas hensyn til og tilslamming av vassdrag skal unngås. Alle bekkeberøringer må ta hensyn til vannføring, erosjons-sikring, biologisk mangfold og god landskapsmessig istandsetting.

Rigg- og marksikringsplan og landskapsplan

Det skal utarbeides rigg- og marksikringsplan som en del av konkurransegrunnlaget. Rigg- og marksikringsplan skal utarbeides før bygge- og anleggsarbeidet settes i gang, jf. § 7.2 i bestemmelsene. En rigg- og marksikringsplan skal ligge til grunn for tilbakeføringen av områdene og det skal komme frem i hvilken rekkefølge man vil bruke deponiene og hvilke deponi som anvendes eller ikke anvendes, og hvilke masser som skal lagres hvor. For rekonstruksjon av landskapet skal det ligge til grunn en istandsettingsplan.

Det skal utarbeides en landskapsplan som en del av konkurransegrunnlaget. Planen skal vise hvordan LNFR og annen veggrunn- teknisk anlegg/grøntareal skal utformes.

§ 2.2 Kulturminner (plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 2)

Dersom det under anleggsarbeidet oppdages gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, skal arbeidet stanses omgående og beskjed gis til Sametinget, Troms fylkeskommune og Universitetsmuseet i Tromsø, jf. kulturminneloven § 8 andre ledd.

§ 2.3 Støy (plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 3)

Det skal vurderes støyskjermingstiltak for hytte på eiendommen 34/9. Det skal i forbindelse med konkurransegrunnlaget fastsettes hvilken type støyskjermingstiltak som er aktuell.

§ 2.4 Tilbakeføring av areal (plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 1)

I forbindelse med fjerning av deler av dagens fv. 243 vil arealet som ikke lenger skal benyttes til vegformål bli tilbakeført til grunneiere.

§ 2.5 Avtale med reinbeitedistriktet (plan- og bygningsloven § 12-7 nr.9)

Det skal inngås avtale med reinbeitedistriktet om behov for tilpasning av anleggsarbeidet på grunn av mulig støy i anleggsperioden. Flyttlei og samlingsområde er i influensområdet til tiltaket.

§ 3 SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR**(plan- og bygningsloven § 12-5 nr. 2)**

Formålet omfatter arealer til offentlig veg, vegkryss, stopplommer, grøft- og skråningsareal, rekkverk og andre anlegg som naturlig tilhører ny veg.

I gjennomføringsfasen tillates arealet benyttet til all virksomhet som er nødvendig for gjennomføring av veganlegget, herunder midlertidige bygninger og anlegg, lagring mm.

Planen inneholder følgende formål for samferdselsanlegg:

- **Veg**
 - o_SV1: fylkesveg, inklusive bru på sjøfylling
 - o_SV2: fremtidig kommunal veg i Sifjordbotn
- **Annen veggrunn – teknisk anlegg**
 - o_SVT1: sjøfylling
 - o_SVT2: sjøfylling, samt areal på nedsiden av fv. 232
 - o_SVT3: areal på oversiden av fv. 232
 - o_SVT4: areal for parkering/rasteplass på nedsiden av fv. 232. Framtidig kommunal grunn
 - o_SVT5: areal for parkering i Sifjordbotn. Framtidig kommunal grunn.
- **Annen veggrunn – grøntareal**
 - o_SVG1: voll mellom fv. 232 og massetak

§ 3.1 Sjøfylling, o_SVT1–o_SVT2

Reguleringsformålet i sjø omfatter fyllinger under vannoverflaten og eventuell motfylling ved behov for forbindelse med fundamentering av brupilarene.

Fyllingene skal i erosjonssonen/vannlinjen mellom flo- og fjæremålet være plastret. Over vannstand skal det legges opp en ordnet steinfylling med stein i tilnærmet lik fraksjon. Sjøfyllingens oppbygging og massekvalitet skal begrense uønsket konsekvens som returølger

§3.2 Bru, o_ SV1

Bru på sjøfylling skal ha seilingshøyde 6,0 meter.

§ 4 LANDBRUKS-, NATUR- OG FRILUFTSOMRÅDER SAMT REINDRIFT (LNFR)

(plan- og bygningsloven § 12-5 nr. 5)

Felles for L1-L6:

§ 4.1 Vegskjæringer og skråninger i LNFR-områdene kan bearbeides.

§ 4.2 Alle LNFR-områdene kan i anleggsperioden benyttes til anlegg- og riggområde. Områdene som tas i bruk til anlegg- og riggområder skal istandsettes og revegeteres, jf. § 7.3 i bestemmelsene.

- L1-L2: Anlegg- og riggområde i anleggsperioden, Røyerneset
- L3: Massetak i anleggsperioden
- L4: Anlegg- og riggområde i anleggsperioden
- L5: Massetak i anleggsperioden, Botnbergneset
- L6: Anlegg- og riggområde i anleggsperioden, Sifjordbotn

§ 5 BRUK OG VERN AV SJØ OG VASSDRAG, MED TILHØRENDE STRANDSONE

(plan- og bygningsloven §§ 12-5 nr. 6)

Felles for V1-V3:

§ 5.1 Områder for bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone kan tas i bruk til anlegg- og riggområde.

Områder for bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone som tas i bruk til anlegg- og riggområde skal istandsettes.

- V1-V2: Anlegg- og riggområde i anleggsperioden, ved sjøfylling
- V3: Anlegg- og riggområde i anleggsperioden, ved Botnbergneset

§ 6 OMRÅDEBESTEMMELSER

(plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 1)

§ 6.1 Området skal i anleggsperioden benyttes til riggområde. Riggområder tillates benyttet til all virksomhet som er nødvendig for gjennomføring av veganlegget, herunder midlertidige bygninger og anlegg, lagring mv. Når områdene tas i bruk, skal de sikres på forsvarlig måte. Det skal ikke skje inngrep i selve strandsonen. Etter at anleggsperioden er over, er reguleringsformålet LNFR-område.

Området kan også benyttes som midlertidig deponi av masser, blant annet til midlertidig lagring av toppdekke som skal tilbakeføres. Dette skal komme frem av rigg- og marksikringsplanen i konkurransegrunnlaget.

§ 6.2 Arealer avsatt til midlertidig deponi, rigg og anleggsområde skal inngå i rigg- og marksikringsplanen. Planen skal forklare og illustrere hvordan arealene skal brukes og etter endt bruk istandsettes. Områdene skal istandsettes senest 1 år etter at sjøfylling er ferdigstilt.

§ 6.3 Før deponering skal vekstmasser fra området avdekkes og mellomlagres. Når anlegget er ferdig skal nytt terreng formgis, tildekkes med stedege vekstmasser og revegeteres ifølge utarbeidet rigg- og marksikringsplan.

§ 7 REKKEFØLGEKRAV (plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 10)

§ 7.1 Støy i anleggsfasen

Før start av bygge- og anleggsarbeidet skal det være vurdert og gjennomført tiltak for å redusere ulempene med støy fra anleggsarbeidet. Støygrenser og varslingsplikt som fastsatt i Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442 gjøres gjeldende.

§ 7.2 Rigg- og marksikringsplan og landskapsplan

Før start av bygge- og anleggsarbeidet skal det utarbeides en rigg- og marksikringsplan og en plan for istandsetting og rekonstruksjon av landskapet. I tillegg skal det utarbeides landskapsplaner for resten av strekningen. Disse landskapsplanene er en del av konkurransegrunnlaget.

§ 7.3 Fjerning av asfaltdekke på fv. 243

Arbeidet med å fjerne asfaltdekke på gammel fv. 243 skal settes i gang senest innen ett år etter at ny fv. 243 på sjøfylling er ferdigstilt.

§ 7.4 Driftsplan

Før anlegg kan igangsettes skal det foreligge godkjent driftsplan og konsesjon fra Direktoratet for mineralforvaltning.

Vedlegg

1. Forslag til plankart datert 26.6.2015 , tre reguleringsplankart R01-R03
2. Tegningshefte , august 2015
3. Merknadshefte, november 2015
4. Rapporter og andre dokumenter
 - a. Fv. 243 Skredsikring Sifjordbotn–Røyernesbukta. Konsekvensvurdering for landskapsbilde, 2015, Statens vegvesen
 - b. Fv. 243 Sifjordbotn–Røyernesbukta. Konsekvensvurdering av naturmiljø, 2015, Statens vegvesen
 - c. Fv. 243 Skredsikring Sifjordbotn–Røyernesbukta, geotekniske vurderinger, 9.7.2014, Multi-consult
 - d. Fv. 243 Skredsikring Sifjordbotn/Røyernesbukta, vurdering skredfare og sikring, 25.5.2015, Statens vegvesen
 - e. Rapport 290 «Hvordan kan brufyllinger endre strømforhold i fjorder? Vurderinger av endringer i strømforholdene i forbindelse med brufyllinger i Sifjordbotn på Senja», 8.4.2014, Statens vegvesen
 - f. Forprosjekt Sifjordbrua, 2014, Statens vegvesen
 - g. Støyvurdering Røyerneset, 2015, Statens vegvesen
 - h. Driftsplan, utkast, 2015, Statens vegvesen
 - i. ROS-analyse fv. 243 Sifjordbotn-Røyernesbukta, 2015, Statens vegvesen



Statens vegvesen
Region nord
Vegavdeling Troms
Postboks 1403 8002 BODØ
Tlf: (+47 915) 02030
firmapost-nord@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen



REGULERINGSPLANBESTEMMELSER

*for detaljreguleringsplan «Fv. 243 Skredsikring Sifjordbotn-
Røyresbukta, Torsken kommune»
Nasjonal arealplan-ID: 19282015001*

Plandato
01.10.2015

Revidert
30.11.2015

Vedtatt
10.12.2015

§ 1 GENERELT

§ 1.0 Formål

Detaljreguleringen skal legge til rette for å legge om fv. 243 i Sifjordbotn på sjøfylling og bru, samt ta ut masser til sjøfylling fra massetak ved Botnberneset og Botnkollen ved fv. 232.

§ 1.1 Planavgrensning

Det regulerte området er vist med plangrense på plankart med nasjonal arealplan-ID 19282015001, sist revidert 26.06.2015 i målestokk 1:2000.

Følgende eiendommer blir berørt av planen: 34/1, 34/2, 34/3, 34/4, 34/7, 34/8, 34/9, 34/14, 34/23, 34/29, 34/30, 34/31, 34/127

Detaljreguleringen vil erstatte deler av reguleringsplan for Internveg Torsken vedtatt 2009.

§ 1.2 Planområdets arealformål

Arealformål plan- og bygningsloven § 12-5:

Nr. 2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

- Veg (o_SV1, o_SV2)
- Annen veggrunn – teknisk anlegg (o_SVT1–o_SVT5)
- Annen veggrunn – grøntareal (o_SVG1)

Nr. 5 Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift:

- LNFR-areal (L1–L6)

Nr. 6 Bruk og vern av sjø og vassdrag:

- Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (V1–V3)

Bestemmelsesområde plan- og bygningsloven § 12-7:

- Midlertidig anlegg- og riggområde (#1–#7)

§ 2 FELLES BESTEMMELSER

§ 2.1 Krav til bevaring av vegetasjon (plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 3)

Naturlig revegetering

Naturlig revegetering skal være gjennomgående for berørte områder langs strekningen. Ved store inngrep i terrenget skal landskapet rekonstrueres, som masseuttaket. Vekstmasser skal legges tilbake i tråd med istandsettingsplan. Eksisterende kantvegetasjon langs vassdrag skal bevares. En rigg- og marksikringsplan skal ligge til grunn for bevaring av vegetasjon og tilbakeføringen av vekstmasser.

Øverste jordlag (vekstmasser) skal tas vare på, mellomagres i nærliggende deponi og legges tilbake på tilnærmet samme sted etter avsluttet anleggsarbeid. Dersom det er for lite vekstmasser skal det benyttes en lokal frøblending eller hentes vegetasjon fra et annet område.

Terrengbehandling

Terrenginngrep skal skje mest mulig skånsomt. Skjæringer, fyllinger, midlertidig rigg- og deponiområde og øvrige berørte areal skal bearbeides og tilpasses omkringliggende terreng. Masseuttak skal settes i stand i tråd med istandsettingsplanen. Stedegen masse skal benyttes.

Eksisterende, rasutsatt veg skal tilbakeføres til naturen ved at asfaltdekket fjernes.

Naturmiljø

Brakkvannsdelta innerst i fjordbotn skal ikke berøres av det planlagte tiltaket.

Ferskvannsmiljøet i Lomstjønnå på Røyerneset skal ikke berøres, da det tidligere har fungert som hekkeområde for smålom.

Svartelistearten fagerfredløs som etter norsk svarteliste er kategorisert med høy risiko skal fjernes. Planten skal tas opp ved rot og vekstmassene skal sprøytes. Forekomst av arten finnes på vestsiden av Sifjorden, beliggende 115 meter nord for avkjøringen til Sifjord.

Vannmiljø

Tiltak må ikke forringe vassdrag. Alle bekker som berøres i planområdet skal sikres fortsatt løp på en tilfredsstillende måte. Der elver og bekker blir berørt av anleggstrafikk eller varig inngrep, skal disse omlegges eller legges i rør/kulvert over så korte strekninger som mulig. Kantsoner skal tas hensyn til og tilslamming av vassdrag skal unngås. Alle bekkeberøringer må ta hensyn til vannføring, erosjons-sikring, biologisk mangfold og god landskapsmessig istandsetting.

Rigg- og marksikringsplan og landskapsplan

Det skal utarbeides rigg- og marksikringsplan som en del av konkurransegrunnlaget. Rigg- og marksikringsplan skal utarbeides før bygge- og anleggsarbeidet settes i gang, jf. § 7.2 i bestemmelsene. En rigg- og marksikringsplan skal ligge til grunn for tilbakeføringen av områdene og det skal komme frem i hvilken rekkefølge man vil bruke deponiene og hvilke deponi som anvendes eller ikke anvendes, og hvilke masser som skal lagres hvor. For rekonstruksjon av landskapet skal det ligge til grunn en istandsettingsplan.

Det skal utarbeides en landskapsplan som en del av konkurransegrunnlaget. Planen skal vise hvordan LNFR og annen veggrunn- teknisk anlegg/grøntareal skal utformes.

§ 2.2 Kulturminner (plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 2)

Dersom det under anleggsarbeidet oppdages gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, skal arbeidet stanses omgående og beskjed gis til Sametinget, Troms fylkeskommune og Universitetsmuseet i Tromsø, jf. kulturminneloven § 8 andre ledd.

§ 2.3 Støy (plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 3)

Det skal vurderes støyskjermingstiltak for hytte på eiendommen 34/9. Det skal i forbindelse med konkurransegrunnlaget fastsettes hvilken type støyskjermingstiltak som er aktuell.

§ 2.4 Tilbakeføring av areal (plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 1)

I forbindelse med fjerning av deler av dagens fv. 243 vil arealet som ikke lenger skal benyttes til vegformål bli tilbakeført til grunneiere.

§ 2.5 Avtale med reinbeitedistriktet (plan- og bygningsloven § 12-7 nr.9)

Det skal inngås avtale med reinbeitedistriktet om behov for tilpasning av anleggsarbeidet på grunn av mulig støy i anleggsperioden. Flyttlei og samlingsområde er i influensområdet til tiltaket.

§ 3 SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

(plan- og bygningsloven § 12-5 nr. 2)

Formålet omfatter arealer til offentlig veg, vegkryss, stopplommer, grøft- og skråningsareal, rekkverk og andre anlegg som naturlig tilhører ny veg.

I gjennomføringsfasen tillates arealet benyttet til all virksomhet som er nødvendig for gjennomføring av veganlegget, herunder midlertidige bygninger og anlegg, lagring mm.

Planen inneholder følgende formål for samferdselsanlegg:

- **Veg**
 - o_SV1: fylkesveg, inklusive bru på sjøfylling
 - o_SV2: fremtidig kommunal veg i Sifjordbotn
- **Annen veggrunn – teknisk anlegg**
 - o_SVT1: sjøfylling
 - o_SVT2: sjøfylling, samt areal på nedsiden av fv. 232
 - o_SVT3: areal på oversiden av fv. 232
 - o_SVT4: areal for parkering/rasteplass på nedsiden av fv. 232. Framtidig kommunal grunn
 - o_SVT5: areal for parkering i Sifjordbotn. Framtidig kommunal grunn.
- **Annen veggrunn – grøntareal**
 - o_SVG1: voll mellom fv. 232 og massetak

§ 3.1 Sjøfylling, o_SVT1-o_SVT2

Reguleringsformålet i sjø omfatter fyllinger under vannoverflaten og eventuell motfylling ved behov for forbindelse med fundamentering av brupilarene.

Fyllingene skal i erosjonssonen/vannlinjen mellom flo- og fjæremålet være plastret. Over vannstand skal det legges opp en ordnet steinfylling med stein i tilnærmet lik fraksjon. Sjøfyllingens oppbygging og massekvalitet skal begrense uønsket konsekvens som returølger

§3.2 Bru, o_SV1

Bru på sjøfylling skal ha seilingshøyde 6,0 meter.

§ 4 LANDBRUKS-, NATUR- OG FRILUFTSOMRÅDER SAMT REINDRIFT (LNFR)

(plan- og bygningsloven § 12-5 nr. 5)

Felles for L1-L6:

§ 4.1 Vegskjæringer og skråninger i LNFR-områdene kan bearbeides.

§ 4.2 Alle LNFR-områdene kan i anleggsperioden benyttes til anlegg- og riggområde. Områdene som tas i bruk til anlegg- og riggområder skal istandsettes og revegeteres, jf. § 7.3 i bestemmelsene.

- L1-L2: Anlegg- og riggområde i anleggsperioden, Røytneset
- L3: Massetak i anleggsperioden
- L4: Anlegg- og riggområde i anleggsperioden
- L5: Massetak i anleggsperioden, Botnbergneset
- L6: Anlegg- og riggområde i anleggsperioden, Sifjordbotn

§ 5 BRUK OG VERN AV SJØ OG VASSDRAG, MED TILHØRENDE STRANDSONE

(plan- og bygningsloven §§ 12-5 nr. 6)

Felles for V1-V3:

§ 5.1 *Områder for bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone kan tas i bruk til anlegg- og riggområde.*

Områder for bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone som tas i bruk til anlegg- og riggområde skal istandsettes.

- V1-V2: Anlegg- og riggområde i anleggsperioden, ved sjøfylling
- V3: Anlegg- og riggområde i anleggsperioden, ved Botnbergneset

§ 6 OMRÅDEBESTEMMELSER

(plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 1)

§ 6.1 Området skal i anleggsperioden benyttes til riggområde. Riggområder tillates benyttet til all virksomhet som er nødvendig for gjennomføring av veganlegget, herunder midlertidige bygninger og anlegg, lagring mv. Når områdene tas i bruk, skal de sikres på forsvarlig måte. Det skal ikke skje inngrep i selve strandsonen. Etter at anleggsperioden er over, er reguleringsformålet LNFR-område.

Området kan også benyttes som midlertidig deponi av masser, blant annet til midlertidig lagring av toppdekke som skal tilbakeføres. Dette skal komme frem av rigg- og marksikringsplanen i konkurransegrunnlaget.

§ 6.2 Arealer avsatt til midlertidig deponi, rigg og anleggsområde skal inngå i rigg- og marksikringsplanen. Planen skal forklare og illustrere hvordan arealene skal brukes og etter endt bruk istandsettes. Områdene skal istandsettes senest 1 år etter at sjøfylling er ferdigstilt.

§ 6.3 Før deponering skal vekstmasser fra området avdekkes og mellomlagres. Når anlegget er ferdig skal nytt terreng formgis, tildekkes med stedeegne vekstmasser og revegeteres ifølge utarbeidet rigg- og marksikringsplan.

§ 7 REKKEFØLGEKRAV (plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 10)

§ 7.1 Støy i anleggsfasen

Før start av bygge- og anleggsarbeidet skal det være vurdert og gjennomført tiltak for å redusere ulempene med støy fra anleggsarbeidet. Støygrenser og varslingsplikt som fastsatt i Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442 gjøres gjeldende.

§ 7.2 Rigg- og marksikringsplan og landskapsplan

Før start av bygge- og anleggsarbeidet skal det utarbeides en rigg- og marksikringsplan og en plan for istandsetting og rekonstruksjon av landskapet. I tillegg skal det utarbeides landskapsplaner for resten av strekningen. Disse landskapsplanene er en del av konkurransegrunnlaget.

§ 7.3 Fjerning av asfaltdekke på fv. 243

Arbeidet med å fjerne asfaltdekke på gammel fv. 243 skal settes i gang senest innen ett år etter at ny fv. 243 på sjøfylling er ferdigstilt.

§ 7.4 Driftsplan

Før anlegg kan igangsettes skal det foreligge godkjent driftsplan og konsesjon fra Direktoratet for mineralforvaltning.



Torsken kommune
Servicetorget

Teknisk etat

Melding om vedtak

Deres ref: **Vår ref:** **Saksbehandler:** **Dato:**
 2013/199-20 Siv Mikalsen 22.12.2015

Reguleringsplan Fv243 skredsikring Sifjordbotn - Røyernesbukta Politisk behandling

Vedtak KS 50/15

1. Torsken kommunestyre godkjenner fremlagte forslag til detaljregulering for skredsikring av strekningen Sifjordbotn – Røyernesbukta
2. Kommunestyret ber ordfører å opprette dialog med søndre Torsken fiskarlag og fiskarlaget Nord for eventuelt å finne alternativ låssettingsplass

*Vedtaket kan påklages til **Torsken kommune v/rådmannen**. Klagefristen er 3 uker regnet fra den dagen da brevet kom fram til påført adressat. Det er tilstrekkelig at klagen er postlagt innen fristens utløp.*

Klagen skal sendes skriftlig til den som har truffet vedtaket, angi vedtaket det klages over, den eller de endringer som ønskes, og de grunner du vil anføre for klagen. Dersom du klager så sent at det kan være uklart for oss om du har klaget i rett tid, bes du også oppgi når denne melding kommer frem.

Med hilsen




Siv Mikalsen
Sekretær

Postadresse Torsken kommune, 9380 Gryllefjord	Besøksadresse	Telefon 778 73000	Bank 4808 07 00191
E-post: postmottak@torsken.kommune.no	www.torsken.kommune.no	Telefaks 778 73009	Post 0801 59 77400



Saksfremlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Kommunestyret i Torsken	50/15	10.12.2015

Reguleringsplan Fv243 skredsikring Sifjordbotn - Røyresbukta Politisk behandling

Rådmannens innstilling

3. Torsken kommunestyre godkjenner fremlagte forslag til detaljregulering for skredsikring av strekningen Sifjordbotn – Røyresbukta
4. Kommunestyret ber ordfører å opprette dialog med søndre Torsken fiskarlag og fiskarlaget Nord for eventuelt å finne alternativ låsettingsplass.

Saksprotokoll i Kommunestyret i Torsken - 10.12.2015

Behandlingsinformasjon

Enstemmig som innstilling

Vedtak

5. Torsken kommunestyre godkjenner fremlagte forslag til detaljregulering for skredsikring av strekningen Sifjordbotn – Røyresbukta
6. Kommunestyret ber ordfører å opprette dialog med søndre Torsken fiskarlag og fiskarlaget Nord for eventuelt å finne alternativ låsettingsplass

Saksopplysninger

Hovedhensikten med planlagt utbygging er å forbedre fremkommeligheten og regulariteten for vegstrekningen. Skredutsatt strekning er på ca. 600 meter. Dagens vegstrekning er svært råsattsatt og vinterstid kan vegen være vanskelig å holde åpen for sikker ferdsel. Etter planlagt utbygging vil vegstrekningen få et høyere sikkerhetsnivå og nok en flaskehals vil bli eliminert.

Det planlegges sjøfylling med en 40 meters bru som krysning av Sifjorden. Tidlig i prosessen ble det sett på flere alternativer som tunell, sideforskyving samt fjordkrysning. De to første alternativene ble lagt til side som ikke tilfredsstillende alternativer basert på virkning og økonomi. Fjordkrysning var da eneste alternativ igjen. Flere trasevalg ble vurdert men vei 6000 som reguleringsplanen er basert på pekte seg ut som den beste løsningen både når det gjelder landskapsbilde og kostnadsbærende.

Vurdering

Denne strekningen er som nevnt ovenfor meget råsattsatt. Der er relativt stor trafikk på strekningen og den er viktig for både pendlere og næringstrafikk. Veitraseen som er valgt vil nok totalt sett gi det beste landskapsbildet totalt sett, en krysning lengre inn i fjorden ville gitt et bedre landskapsbilde mot fylling og bru, men ville medført et massetak som ble nesten tre ganger større og dermed ville gitt et mer negativt landskapsbilde totalt sett. Det er stilt spørsmål om returbølger fra fylling og hvilke utfordringer dette eventuelt vil gi. Statens Vegvesen vil bruke konsulenter for å kartlegge dette og utforme fyllingen slik at dette kan unngås hvis det viser seg at returbølger vil være en utfordring. Det har vært gjort et grundig arbeid fra Statens Vegvesen sin side i denne planprosessen og fremlagte forslag til detaljregulering er godt gjennomarbeidet. Når det gjelder låssettingsplass innerst i Sifjordbotn har det hele tiden vært opplyst fra lokale innbyggere at denne har vært svært sjeldent brukt de siste 15-20 årene. Fiske har endret seg gjennom tiden og slike låssettingsplasser blir i dag mindre og mindre brukt. Kommunen bør uansett gå i dialog med Fiskarlaget for å finne en alternativ låssettingsplass som kan reguleres inn i revidert arealplan for Torsken Kommune.

Det vises til vedlagte merknadsbehandling for avbøtende tiltak og kommentarer i høringsperioden

Totalt sett er fremlagte forslag for detaljregulering det beste og det anbefales at reguleringsplan godkjennes.

