



Statens vegvesen

REGULERINGSPLAN - PLANENDRING

Høringsutgave



Statens vegvesen

E8 Sørbotn-Laukslett. Plan-ID 1920.

Mindre endring - planforslag på høring

Tromsø

Utbygging
Tromsø kontorsted
03.01.2023

Forord

Planforslaget fremmes som reguleringsendring etter plan- og bygningslovens § 12–14, og gjennomføres etter forenklet planprosess iht. plan Tromsø kommune sin planveileder. Forenklet prosess medfører blant annet at høringsperioden er på tre uker. Frist for merknad til planendringen kommer frem i høringsbrev fra Statens vegvesen.

Planendringen omfatter:

- justering av hesteløype ved Sakariasjorda,
- utvidelse av areal til støtteforbygning ved Storkollen,
- utvidelse og endring av skredsikring ved Steinbakkkelva og tilhørende faresone, sideforflytning av skogsveg ved Skredelva,
- areal til deponering av stedeagne muddermasser (sjøbunnmasser)
- oppretting av mindre tekniske tegnefeil
- tilhørende justeringer av planbestemmelser.

Endringene går ikke utover hoveddrammene i reguleringsplanen og berører ikke hensynet til viktige natur- og friluftsområder. Områdene for planendring er vist med rød linje på vedlagt kart. Arealer utenfor områdene markert med rød/blå/lilla linje er *ikke* en del av endringen. Det skal kun gis innspill/merknad til de nevnte endringene.

Denne forenklete planbeskrivelsen gjør rede for planendringene og de tilhørende konsekvensene. Reguleringsplankart og planplanbestemmelser er også revidert. Relevante fagrapporter ligger som vedlegg. Alle dokumentene er tilgjengelig på prosjektets nettside www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e8ramfjord/. Her ligger også alle dokumenter tilknyttet opprinnelig vedtatt plan.

Forord.....	1
1. Bakgrunn og planprosess	2
2. Beskrivelse av planendringene	6
3. Virkningene av planendringene	27
4. Sammendrag av innspill til planoppstart.....	31
5. Vedlegg	36

1. Bakgrunn og planprosess

1.1 Bakgrunn og omfang for planendringene

Reguleringsplanen for E8 Sørbotn–Laukslett, vestre trasé (plan-ID 1920) ble vedtatt 26.08.2020. Plankart og planbestemmelser for kulturminneområdet (plan-ID 1920) i Sørbotn ble vedtatt 01.12.2020.

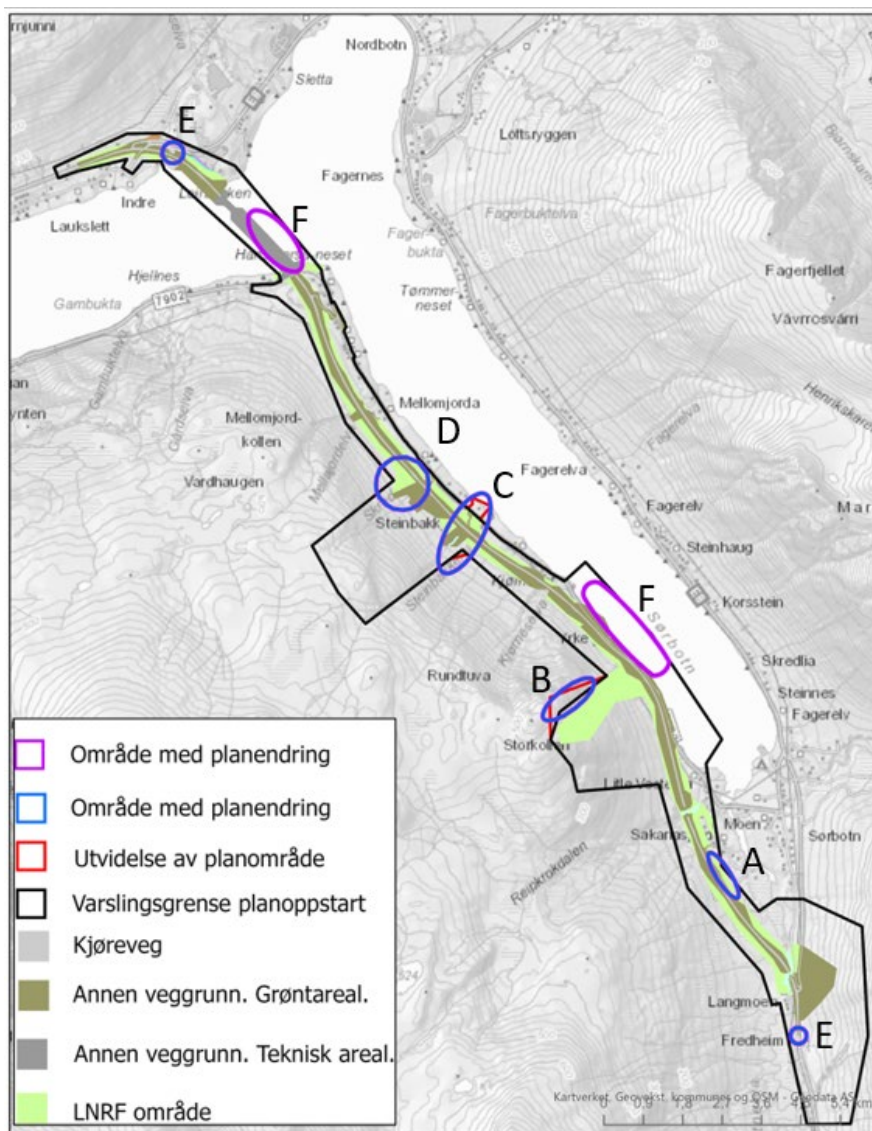
I prosessen med å utarbeide byggeplanen har Statens vegvesen kommet frem til at det må gjøres noen endringer i vedtatt reguleringsplan. Endringene går ikke utover hoveddrammene i reguleringsplanen og berører ikke hensynet til viktige natur- og friluftsområder, og kan derfor behandles etter plan- og bygningslovens regler om forenklet prosess (§ 12–14).

Planendringene gjelder følgende (opplistet fra sør mot nord i planområdet), se også kart under kulepunktene:

- (A) Justering av hesteløype tilhørende Vekve-gården på Sakariasjorda. Hensikten er å gi bedre forhold for gårdsdrift/dyreholdet ved at hesteløypen får større avstand til ny E8.
- (B) Utvidelse av areal til støtteforbygning i Storkollen. Hensikten er å sikre tilstrekkelig med areal slik at de regulerte støtteforbygningene kan forskyves noe mot nord. Hvis tilleggsstøtteforbygningene ikke blir bygd så vil de som er regulert per dags dato ha en større risiko for å bli ødelagt.
- (C) Justering av skredsikringstiltak ved Steinbakkelva. Hensikten er å justere ledevoller slik at eventuelle skred ledes mot ubebygde areal og behovet for ledevoller nært bebyggelse reduseres. Faresone for skred må justeres og det medfører behov for utvidelse av planområdet slik at faresonen avsluttes ved sjøkanten.
- (D) Justering av privat skogsveg ved Skredelva (SKV11).
- (E) Retting av tekniske tegnefeil:
 - o Overgangen mellom reguleringsplaner på Leirbakken.
 - o Overgangen mellom reguleringsplaner i Lavangsdalen
 - o Tilføyning av avkjørselspiler i tillegg til de regulerte traktorvegene (fremgår i dagens plankart kun med linjer for traktorveg) med forankring i planbestemmelsene
- (F) Deler av merket areal (lilla) er foreslått til deponering av stedeagne muddermasser (sjøbunnmasser)
- Tilføyelse i planbestemmelser i tillegg til de overnevnte punktene:
 - o Planbestemmelse §2.3.1: Tilføyelse av adkomstrettighet til utmark (naust) via Statens vegvesen sin grunn.

Virkningene av tiltakene er vurdert og beskrevet i kapittel 3.

Kart under viser områder der regulert areal utvides og områder der det gjøres endringer innenfor allerede regulert areal:



Figur 1: Kart som viser områder med planendring og utvidelse av planområde

1.2 Reguleringsendring etter forenklet prosess – vurdering av vilkår

Statens vegvesen fremmer endring av gjeldende reguleringsplan i henhold til plan- og bygningsloven § 12–14. Statens vegvesen har vurdert vilkårene for forenklet prosess i henhold til plan- og bygningsloven §12–14 andre ledd og Tromsø kommune sin planveileder (Tromsø kommune, august 2020):

- Planendringene, som beskrevet i pkt. 1.1, vil ikke påvirke gjennomføringen av planen og de går ikke utover hoveddrammene i planen.
- Endringene berører ikke hensynet til viktige natur- og friluftsområder:
 - o Justering av hesteløypen (Sakariasjord) gjøres innenfor et areal som i opprinnelig plan er regulert til midlertidig bygge- og anleggsområde. Dette gjøres for å sikre best mulig forhold for hesteholdet på gården. Det er også avtalt mindre areal til midlertidig bygge- og anleggsområde, dvs. at mindre vegetasjon skal fjernes enn det som er opprinnelig regulert.

- Utvidelse av areal til støtteforbygninger (Storkollen) gjøres i et bratt område som ikke har spesiell naturverdi og er utilgjengelig for utøvelsen av friluftsliv både sommer og vinter.
- Justering av skredsikringstiltak ved Steinbakkelva utgjør få endringer for naturmangfoldet ettersom det allerede er regulert inngrep i bekkeløpet. I vedtatt plan lyder det: «*ved inngrep i bekkeløp skal kantsonervegetasjon sikres så langt det lar seg gjøre i forhold til de nødvendige inngrep som er påkrevet*» (planbeskrivelse 01.07.2020, s.52).
- Justeringen av skogsveg ved Skredelva utgjør ingen ytterligere konsekvenser for naturmangfoldet utover det som følger av gjeldende plan.
- Reguleringen av areal til deponering (sideforflytning) av stedegne muddermasser medfører ingen konsekvens for naturverdiene i sjø i tiltaksområdet. Ved kartleggingen av marine naturtyper ble det ikke funnet spesielle marine naturtyper, jf. metodikk i DN håndbok 19, og det er heller ikke påvist rødlistede arter.

Endringene er i tråd med reguleringsplanens intensjon og gir ikke store konsekvenser for berørte parter og interesser. Statens vegvesen anser vilkårene for forenklet planprosess som oppfylt. Tromsø kommune v/Byplan konkluderte med at vilkårene for forenklet prosess er oppfylt, men at det måtte varsles planoppstart iht. pbl. § 12–14, tredje ledd. Dersom det hadde kommet merknader som tilsa at planendringene ikke kunne gjennomføres etter forenklet prosess jf. §12–14 så måtte det blitt ordinær høringsperiode på 6 uker. Dette er forankret i samarbeidsavtale mellom Tromsø kommune og Statens vegvesen, datert 25.08.2022, samt i forbindelse med oppdatert varsel om planendring.

I forbindelse med varsel om planoppstart (12.09.22 og oppdatert varsel 21.11.22) kom det inn 10 innspill. Ingen hadde merknader til valgt prosessform og planendringen gjennomføres etter forenklet prosess.

1.3 Planprosess – gjennomføring av forenklet prosess

Ifølge Tromsø kommune sin planveileder er det tre ukers høringsfrist ved mindre endringer. Det er ikke krav om at det avholdes oppstartsmøte eller gjennomføres varsling av oppstart for gjennomføring av planendring etter forenklet prosess (Planveileder, Tromsø kommune august 2020), men det er i dette tilfellet valgt å gjennomføre varsling av oppstart for planendringene for å avdekke eventuelle konflikter.

Varsel om planoppstart 12. september 2022

Det ble varslet oppstart av planendring etter forenklet prosess 12. september 2022. Varslingsbrev ble sendt til sektormyndigheter, berørte grunneiere og interessenter. Oppstartvarsel ble publisert på Statens vegvesen sin nettside. Oppstartvarsel ble også publisert i avisa Nordlys 13. september 2022. Frist for å gi innspill var 12. oktober 2022.

Det er mottatt innspill til planoppstart fra Kystverket, Fiskeridirektoratet, Troms og Finnmark Fylkeskommune, NVE og Statsforvalteren i Troms og Finnmark. Ingen av disse har

innvendinger til at planendringen gjennomføres etter forenklet prosess. Det er ikke mottatt skriftlige merknader fra private aktører.

Oppdatert varsel om planoppstart 21. november 2022

Det ble behov for å ta med et ytterligere område i forbindelse med planendringen og det ble derfor sendt ut oppdatert varsel om planoppstart 21.11.22. Varslingsbrev ble sendt til sektormyndigheter, berørte grunneiere og interessenter. Oppstartvarsel ble publisert på Statens vegvesen sin nettside. Frist for å gi innspill var 19. desember 2022.

Det er mottatt innspill til oppdatert planvarsel fra Kystverket, Fiskeridirektoratet, Troms og Finnmark Fylkeskommune, Sametinget og Statsforvalteren i Troms og Finnmark. Ingen av disse har innvendinger til at planendringen gjennomføres etter forenklet prosess. Det er mottatt skriftlige merknader fra private aktører, men det er en grunneier som har tatt kontakt vedrørende grunnavståelse og dette er fulgt opp i eget møte.

Regionalt planforum

15. desember 2022 ble planarbeidet presentert på regionalt planforum som arrangeres av Troms og Finnmark fylkeskommune. Her deltok representanter fra Statsforvalteren i Troms og Finnmark, Kartverket, Troms og Finnmark Fylkeskommune og NVE.

Høring og offentlig ettersyn av planforslag – tre ukers høringsperiode

Statens vegvesen fremlegger nå endringsforslaget for berørte myndigheter, eiere og festere av eiendommer som direkte berøres, og andre berørte for uttalelse iht. pbl. §§ 3–7 og 12–14 tredje ledd. Høringsperioden er på tre uker iht. forenklet planprosess. Frist for å gi innspill eller merknader til planforslaget er 25.01.2023.

Etter at høringsfristen er utløpt skal Statens vegvesen foretar merknadsbehandlingen i samarbeid med Tromsø komme. Deretter oversender planforslaget til politisk behandling.

Det har vært dialog med flere grunneiere og sektormyndigheter om endringen. Dette er nærmere beskrevet i kapittel 2.

1.4 ROS-analyse

Ifølge veilederen *Samfunnssikkerhet i arealplanlegging* (DSB 2017) slår kravet om ROS-analyse inn ved endringer i plan. Statens vegvesen utførte ROS-analyse for E8 Sørbotn–Laukslett i mars 2020. I rapporten skrives det blant annet at risikobildet på strekningen er positivt med tanke på trafikksikkerhet og samfunnssikkerhet. Strekningen vil være lite sårbar med tanke på klimaendringer siden dette blir ivaretatt i form av skredsikring og håndtering av overvann, hvor det blir dimensjonert med klimapåslag.

Planendringene vil ved Storkollen gi en bedre plassering av støtteforbygninger og ved Steinbakkelva vil endringene medføre at eventuelle skred ledes mot et område uten bolig. Disse endringene gir ikke et endret risikobilde for trafikksikkerhet og samfunnssikkerhet, og det er derfor ikke nødvendig å gjennomføre en ny ROS-analyse i forbindelse med endring av reguleringsplan. Endringene blir risikovurdert og omtalt i fagrapportene B11667–SKRED–01

og B11667-SKRED-03. Statens vegvesen vurderer at den foreslåtte løsningen vil gi bedre sikkerhet for bebodd bebyggelse i området (ved Skredbakkelva) enn det som er regulert.

2 Beskrivelse av planendringene

I dette kapitlet beskrives endringene ved en presentasjon av dagens situasjon, bakgrunn for endring og forslag til endring. Under forslag til endring ligger utklipp av plankart, fullstendig versjon av plankart med tegnforklaring finner du i plankartheftet. Det er plankartheftet som er juridisk bindende ved nytt vedtak.

2.1 Justering av hesteløype, Sakariasjorda

2.1.1 Dagens situasjon

I vedtatt reguleringsplan er hesteløypen (SKV5) regulert på følgende måte:



Figur 2: Utklipp av plankart, plan vedtatt 26.08.2020

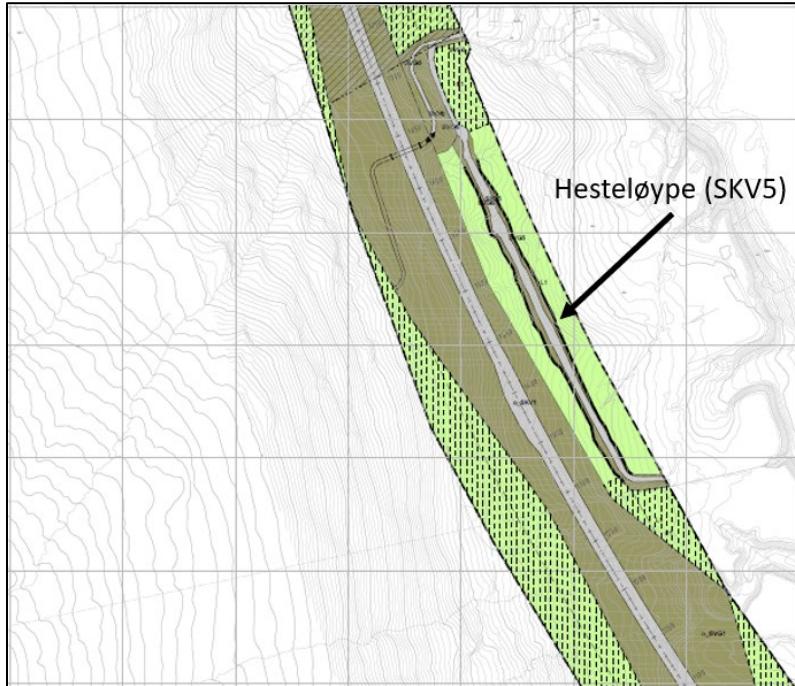
2.1.2 Bakgrunn for endring

Justering av hesteløypen gjøres for å sikre best mulig forhold for hesteholdet på gården. Dette gjøres etter dialog med grunneier. Det er også avtalt med grunneier at Statens vegvesen skal bruke mindre areal til midlertidig bygge- og anleggsområde enn det som er regulert, dvs. at mindre vegetasjon skal fjernes.

2.1.3 Forslag til endring

Endringen gjøres innenfor et areal som i opprinnelig plan er regulert til midlertidig bygge- og anleggsområde. Hesteløypen flyttes mellom 7 og 14 meter lengre bort fra ny E8 enn opprinnelig regulert løsning.

Beskrevet endring foreslås regulert på følgende måte:



Figur 3: Utklipp av planforslag som nå er til høring

2.2 Utvidelse av areal til støtteforbygning, Storkollen

2.2.1 Dagens situasjon

Vedtatt løsning er regulert på følgende måte i plankartet:



Figur 4: Utklipp av vedtatt plan 26.08.2022, areal avsatt til støtteforbygning er regulert til bestemmelsesområde #18.

2.2.2 Bakgrunn for endring

I reguleringsplanen ble det avsatt areal til skredsikring ved fjellet Storkollen, dette i henhold til skredfaglig rapport B11172-SKRED-01, 21.04.2020. Skredsikringen består av støtteforbygninger som etableres i løснеområdet for skred. Det ble avsatt areal til for å kunne etablere totalt ca. 1700 meter med støtteforbygning. I den videre detaljprosjekteringen av skredsikringen har utstrekningen av støtteforbygninger endret seg. Det er nødvendig å flytte en del av skredsikringen noe mot nord-vest. Dette for å redusere risikoen for at de regulerte støtteforbygningene blir ødelagt av snøskred. Det vil si en sikring av sikringen. Lengder med støtteforbygninger reduseres tilsvarende i nedre del av støtteforbygningsområdet.

2.2.3 Beskrivelse av tiltaket

Ny E8 skal etableres forbi østsiden av fjellet Storkollen (545 moh.). Mange områder av fjellsiden har helningsvinkel på 30° - 45°. Dette er bratthet som kan utgjøre løснеområder for snøskred med lengre utløp, og er derfor det aktuelle området for utplassering av støtteforbygninger. Fjellsiden har større områder med brattere terreng og en høy fjellhammer hvor det er mindre sannsynlig at store snøskred løsner, men hvor mindre snøskred og steinsprang (sekundære skred) kan forkomme. Dette er skred som ikke vil nå vegen, men som kan ha potensiale til å ødelegge skredsikringskonstruksjonene og redusere konstruksjonenes levetid.

Erfaringer fra Sveits tilsier at sikring «ovenfra og ned» er et viktig prinsipp for å unngå kostbare skader i konstruksjonenes levetid. Det sekundære løснеområdet har derfor fått større fokus og det prosjekterte forslaget skiller seg derfor fra reguleringsplanen. Det sekundære løснеområdet er markert med rød ring i figuren under til venstre. Detaljert beskrivelse av sikringstiltaket finnes i rapporten B11667-SKRED_01 *Skredfaglig prosjekteringsrapport av støtteforbygninger ved Storkollen* (vedlegg).



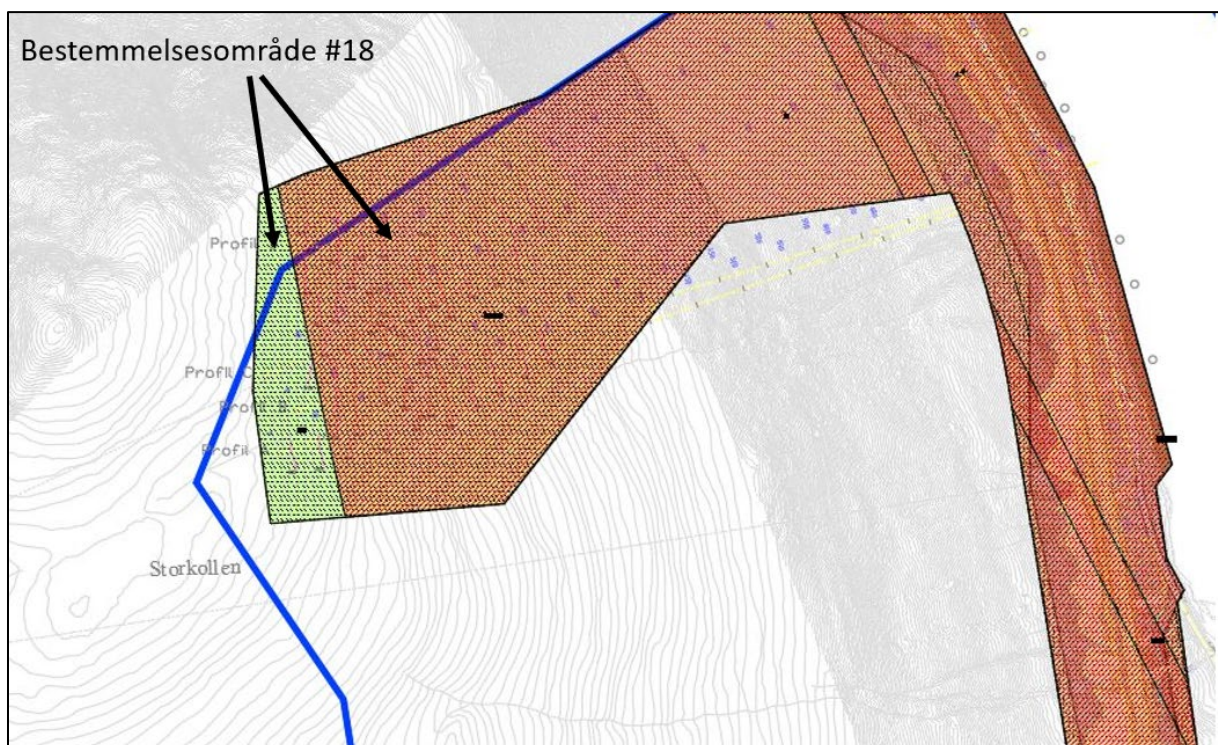
Figur 5: Illustrasjon som viser støtteforebygningene, der det sekundære løснеområdet er markert med rød ring.

Arbeidet vil bli utført uten stort maskinelt utstyr og material/utstyr må flyes opp med helikopter. Støtteforbygningene etableres i et område som er så bratt at det verken benyttes av reindriftsnæringen eller til friluftaktivitet (sommer og vinter).

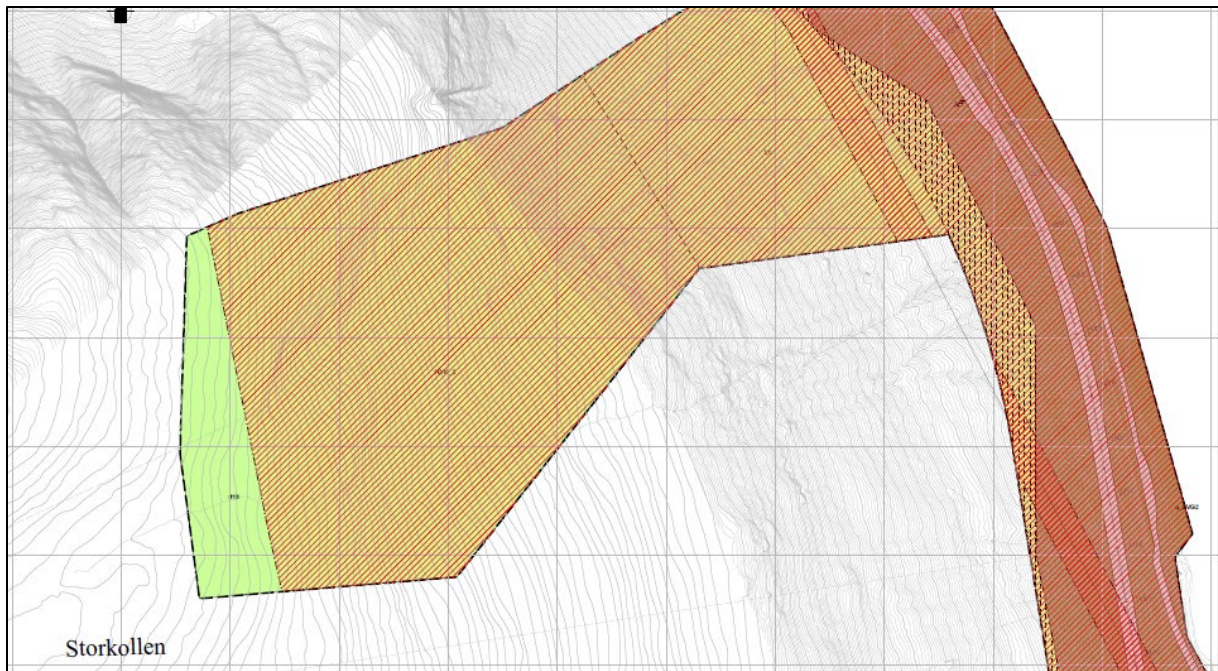
I forkant av varsel om planoppstart har det vært dialog med Sametinget og Troms og Finnmark fylkeskommune v/Seksjon for kulturarv for å få avklart behov for kulturminneundersøkelse. Sametinget hadde på det tidspunktet ikke merknader til den presenterte reguleringsendringen ved Storkollen. Troms og Finnmark Fylkeskommune v/Seksjon for kulturarv har vurdert at det ikke er behov for å gjøre kulturminneundersøkelser i dette området.

2.2.3 Forslag til endring

Justeringen av støtteforebygningenes plassering medfører at planområdet må utvides ettersom man går utover planområdet som det ble varslet oppstart på i 2019 (markert med blå linje). Beskrevet endring foreslås regulert på følgende måte:



Figur 6: Illustrasjon som viser utvidelsen av areal til støtteforbygning utover varslet planområde i 2019 (blå linje = varslet planområde 2019).

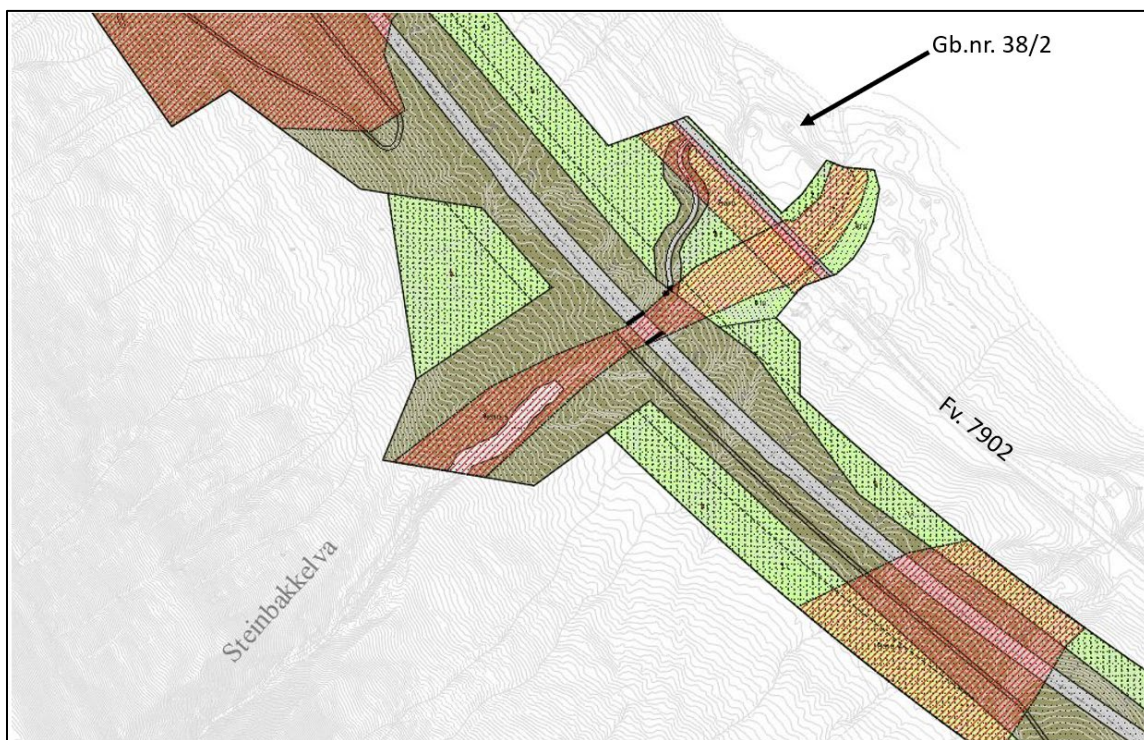


Figur 7: Utklipp av planforslag som nå er til høring.

2.3 Utvidelse av skredvoll og endring av faresone for skred, Steinbakkkelva

2.3.1 Dagens situasjon

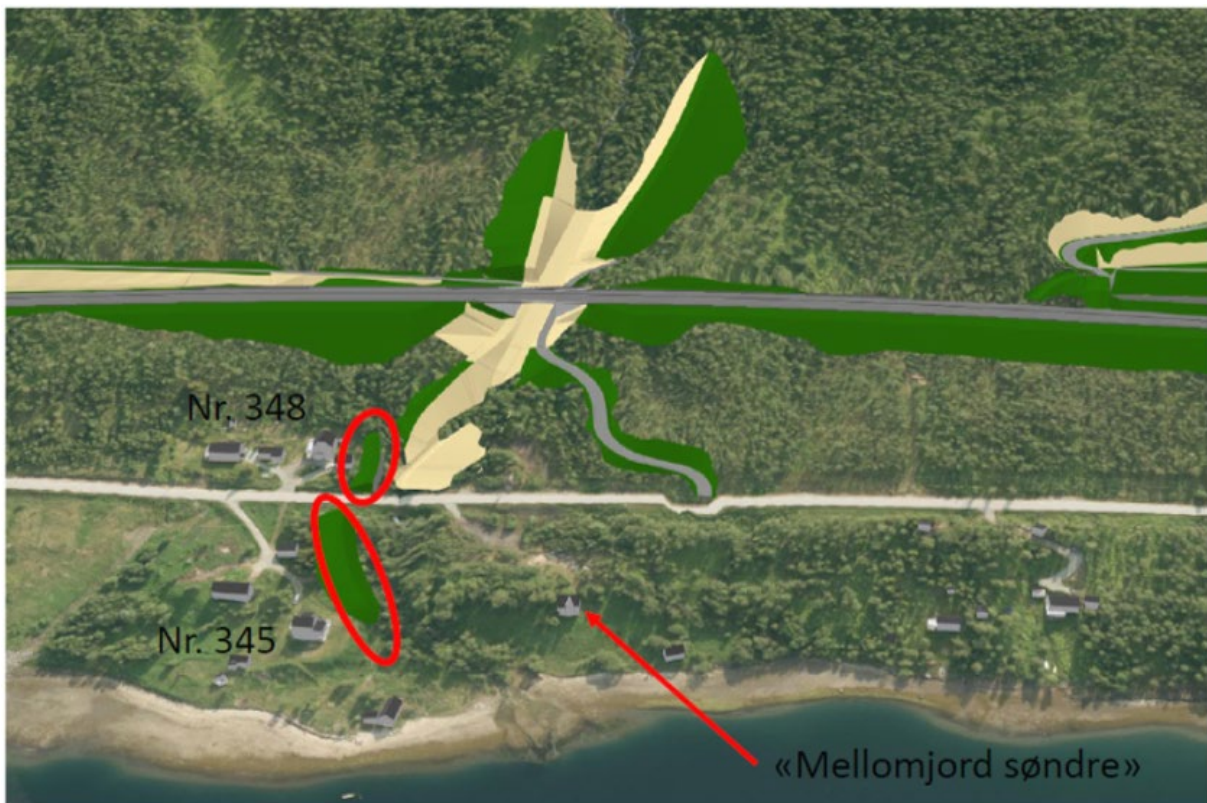
Vedtatt løsning er regulert på følgende måte i plankartet:



Figur 8: Utklipp av plankart, vedtatt 26.08.2020.

2.3.2 Bakgrunn for endring

I etterkant av vedtatt plan kom det fram negative reaksjoner på den regulerte løsningen fra fastboende på sørsiden av Steinbakkelva. Den regulerte løsningen medfører at det må bygges skredvoller nært boligene i Andersdalvegen 345 og 348, og det framkom reaksjoner fra beboerne på at dette ville medføre store nærføringsulemper. Det ble derfor gjort en ny vurdering der Statens vegvesen kom fram til at det ville være en bedre løsning å endre skredsikringsanlegget, slik at eventuelle skred ledes i mer nordlig retning. Dette slik at behovet for å bygge skredvoller nært de bebodde boligene utgår, og eventuelle skred ledes i stedet ned til området rundt det gamle huset på gnr. 38, bnr. 2, markert «Mellomjord søndre» på bilde nedenfor.



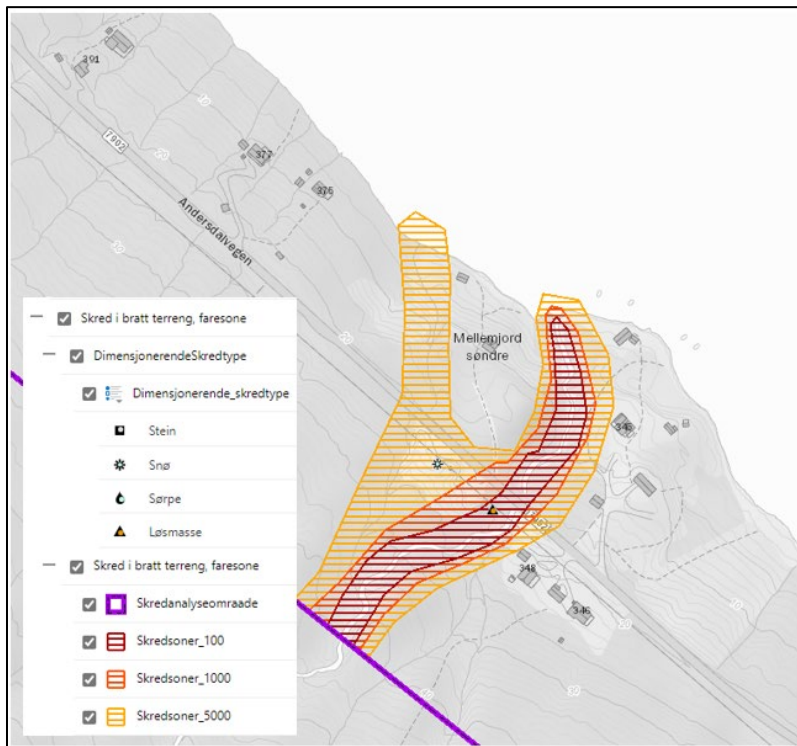
Figur 9: Illustrasjon, løsning i vedtatt plan 26.08.2020.

Huset på gnr. 38, bnr. 2, «Mellomjord Søndre», er gammelt, saneringsmodent og er tidligere taksert som rivningsobjekt. Det er inngått avtale mellom Statens vegvesen og eierne av gnr. 38, bnr. 2, et sameie med 16 eiere, om at det gamle huset skal rives. Det er søkt om og gitt rammetillatelse til riving. Se også illustrasjon lengre ned i dokumentet. Før det ble inngått avtale med sameiet ble eierne orientert i brev om at bakgrunnen for avtalen var vurdert skredfare, og det ble også markert en faresone for skred i kartvedlegg til avtalen. Etter vurderinger i ettertid og i forslag til planendring, er faresone for skred blitt ytterligere utvidet i retning mot Steinbakkelva. Utvidelsen berører ubebygde del av landbrukseiendom.

Se nærmere beskrivelse av skredtiltaket lenger ned i teksten.

2.3.2 Om Steinbakkelva

Steinbakkelva er en av tre bekker som ligger på en ca. 1500 meter lang strekning som er vurdert å ha fare for sørpeskred. Det er ingen kjente skredhendelser, men terrenget oppe på fjellet viser at det kan være potensial for det. Klimaendringene fører til at det ventes økt hyppighet av denne skredtypen. Det har derfor i hele prosjektets levetid vært forutsatt som god klimatilpasning at bekken skal sikres med romslige robuste bruer for å lede et eventuelt skred under vegen. I NVEs generelle skredkartlegging er bekken vurdert å ha fare for flomskred og snøskred. I NVEs aktsomhetskart ligger området innenfor utløp for både snøskred og jord- /flomskred, se kart under.



Figur 10: Faresone fra NVE rapport 17–2016 (NVE atlas)

I reguleringsplanfasen ble det utarbeidet en egen rapport for fagområde skred med rapportnummer B11172–SKRED–01. Denne inneholdt vurderinger knyttet til total skredrisiko på veg og utkast til skredsikringstiltak med mer. For byggeplanfasen er det nå utarbeidet en egen rapport for hvert sikringstiltak og det foreligger nå oppdaterte vurderinger av nødvendige tiltak mot sørpeskred ved Steinbakkelva bru (rapportnummer B11667–SKRED–01 Steinbakkelva). Se vedlagt skredrapport for flere detaljer.

2.3.3 Beskrivelse av sikringstiltak

Vegen sikres mot sørpeskred og eventuelle flomskred ved å anlegge ei bru med relativt stor lysåpning i forhold til bekkens normalsituasjon. Geometrisk utforming er iht. håndbok V139 «Flom og Sørpeskred» (Statens vegvesen 2014).

I tillegg er det lagt opp til å bruke den samme brua til markundergang for grunneier. Skredteknisk er det en akseptabel risiko å kombinere disse siden skredene er sjeldne og bruken av undergangen er begrenset.

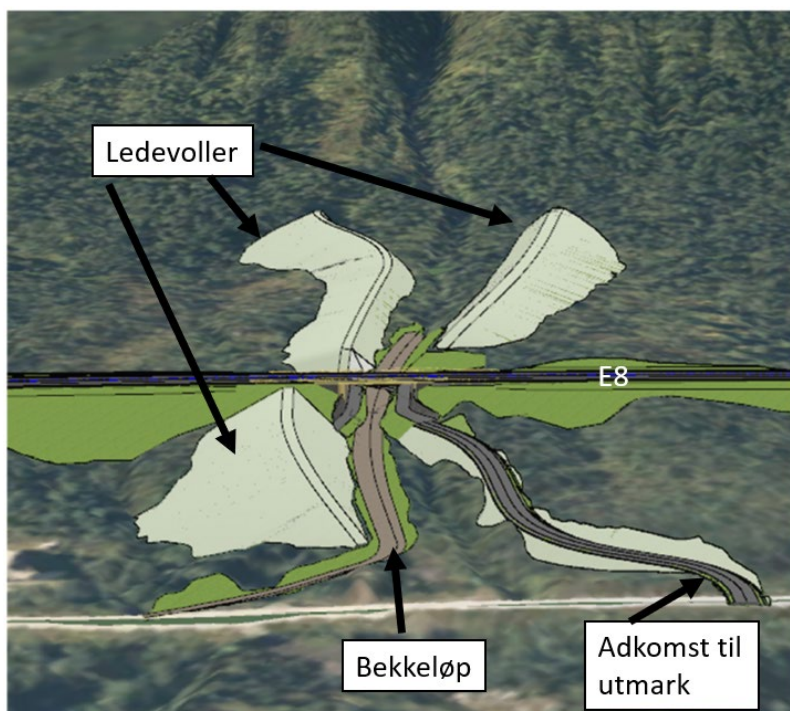
Steinbakkelva har en del retningsendringer oppstrøms ny veg. Retningsendringene er ugunstig for bevegelsen av et sørpeskred, det vil si at svingene i elva vil føre til undulasjoner, og skredet kan derfor forlate bekkeløpet. Det er derfor foreslått tiltak i form av ledevoller og bekkeomlegging for å sikre at skredet følger bekkeløpet og ledes godt under ny bru.

Nedstrøms ny veg foreslås nå å endre skredsikringsanlegget slik at eventuelt skred ledes i mer nordlig retning, det vil si bort fra Steinbakkelva og de bebodde eiendommer nær denne. Konsekvensen er at det blir en noe større faresone enn tidligere nord for Steinbakkelva. Dette berører en ubebodd del av landbrukseiendommen gnr. 38, bnr. 2.

Statens vegvesen vurderer at ny sikringsløsning er bedre enn den som ligger i vedtatt reguleringsplan. Det er gunstig med tanke på skredsikkerhet at man leder et eventuelt skred bort fra bebodde eiendommer. Ulempen er at bekken må omlegges over et lengre parti, og det må påregnes plastringstiltak i hele omleggingens lengde. Det er imidlertid mulig å få til en løsning ved at bekken holdes åpen samtidig som eventuelle skred ledes i en annen retning.

Simulering av et stort sørpeskred viser at det kan være risiko for at skredet «klatrer» over kanten av bekkedalen ved ca. kote 100 og sprer seg i en arm sør for bekken. Dette er en anslagsvis 1000-års hendelse – og som dermed har en hyppighet som det ikke er krav til å dimensjonere for med tanke på skredsikkerhet for veg. Dette kan derimot ha betydning for bebyggelse i området og det foreslås derfor en endring av den øvre delen av skredsikringstiltaket. Øvre, søndre ledevoll foreslås forlenget i en kurve som dekker opp denne faren og dermed sikrer bebyggelsen. Utvidelse av areal tas med i denne planendringen.

Inn mot brua etableres vingemur på begge sider, vingemurer bør bygges av tørrmurer med avrundet/slakk vinkel mot skredet. Samlet vurderes disse tiltakene å gi god ledning av skredmassene så de treffer under brua. Figuren under illustrerer de oppdaterte skredsikringstiltakene.



Figur 11: Steinbakkelva. Utretting av bekkeløp, ledevoller, markundergang og bru, skisse fra 3D-modell.

2.3.4 Forslag til endring

Beskrevet endring foreslås regulert på følgende måte:



Figur 12: Utklipp av plankart, planforslag på høring

Planområdet utvides fra fylkesvegen og ned til sjøen. Arealet reguleres til arealformålet LNFR og noe av dette arealet inngår i faresone for skred. Det skal ikke utføres anleggsarbeid eller andre tiltak på dette arealet. Som vist gjøres det også en endring i øvre del av skredsikringstiltaket. Forlengelsen av ledevoll foreslås regulert med områdebestemmelse #19. Det har vært dialog med eier av gnr. 37, bnr. 1 om forlengelsen og reguleringen av øvre del av skredsikringstiltaket.

Planlagt utmarksveg mellom fylkesvegen og ny E8-bru over Steinbakkelta foreslås omregulert fra «Kjøreveg privat» (SKV 8) og «Annen veggrunn-grøntareal privat» (SVG 8) og til «Annen veggrunn-grøntareal» (o_SVG1), hvor det skal etableres adkomstveg til utmark. Dette er for bedre å sikre adkomstrettighetene til gnr. 37, bnr. 1–3, på grunn av de uklare hjemmelsforholdene på gnr. 38, bnr. 2. Statens vegvesen har allerede ervervet arealet fra gnr. 38, bnr. 2.

Vedlagt planforslaget følger oppdatert C-tegning (Tegningsnr. C005, datert 01.03.2022) for Steinbakkelta og Skredelva (skogsveg, se beskrivelse i pkt. 2.4).

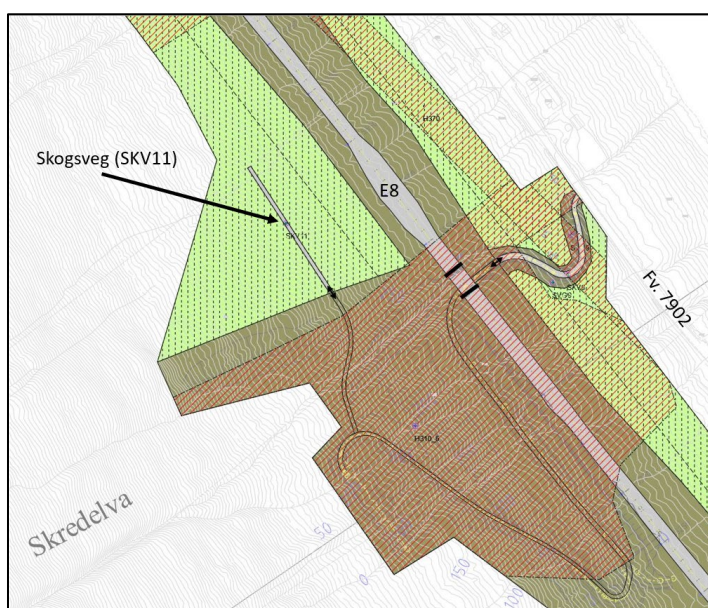
Det har vært dialog med NVE vedrørende disse endringene i forbindelse med planoppstart av planendringene.

Naustet på eiendom gbnr. 38/2 er regulert med hensynssone H570 jf. plan- og bygningsloven § 11–8 c. Dette er gjort basert på innspill fra Sametinget datert 01.12.2022. Se mer under delkapittel 3.3 *Virkinger for kulturmiljø*. Planbestemmelse for denne hensynssonen er tatt med i reviderte planbestemmelser.

2.4 Justering av privat skogsveg ved Skredelva

2.4.1 Dagens situasjon

Skogsvegen er regulert på følgende måte i vedtatt plan:



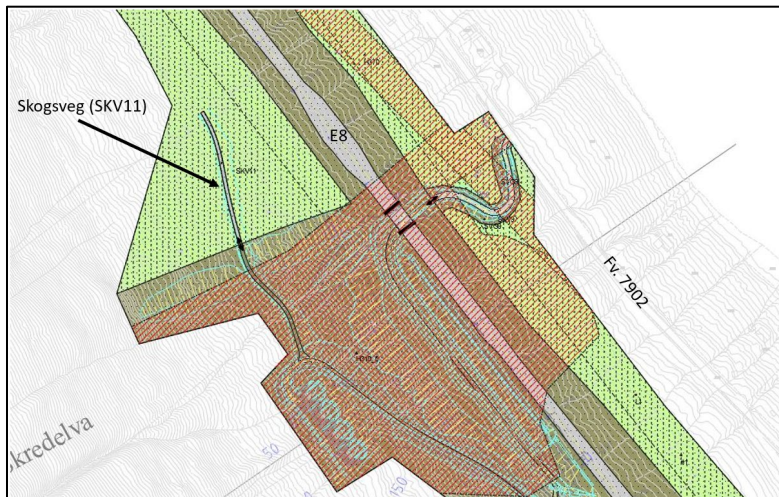
Figur 13: Utklipp av vedtatt reguleringsplan 26.08.2022, skogsveg merket med SKV11 i plankartet.

2.4.2 Bakgrunn for endring og beskrivelse av tiltak

Skogsvegen merket med SKV11 i plankartet er flyttet noe mot vest. Den er flyttet for å lage en bedre overgang mellom de to skredvollene – for hindre at sørpeskredet kan bre seg nordover. Skogsvegens opprinnelige plassering viste tendenser til at skredmasser ville kunne følge grøfta på skogsveien og det er derfor gjort en justering av skogsvegens plassering.

2.4.3 Forslag til endring

Beskrevet endring foreslås regulert på følgende måte:



Figur 14: Utklipp av plankart, planforslag på høring. Justering av skogsveg merket SKV11 i plankartet.

2.5 Regulering av areal til deponering av muddermasser

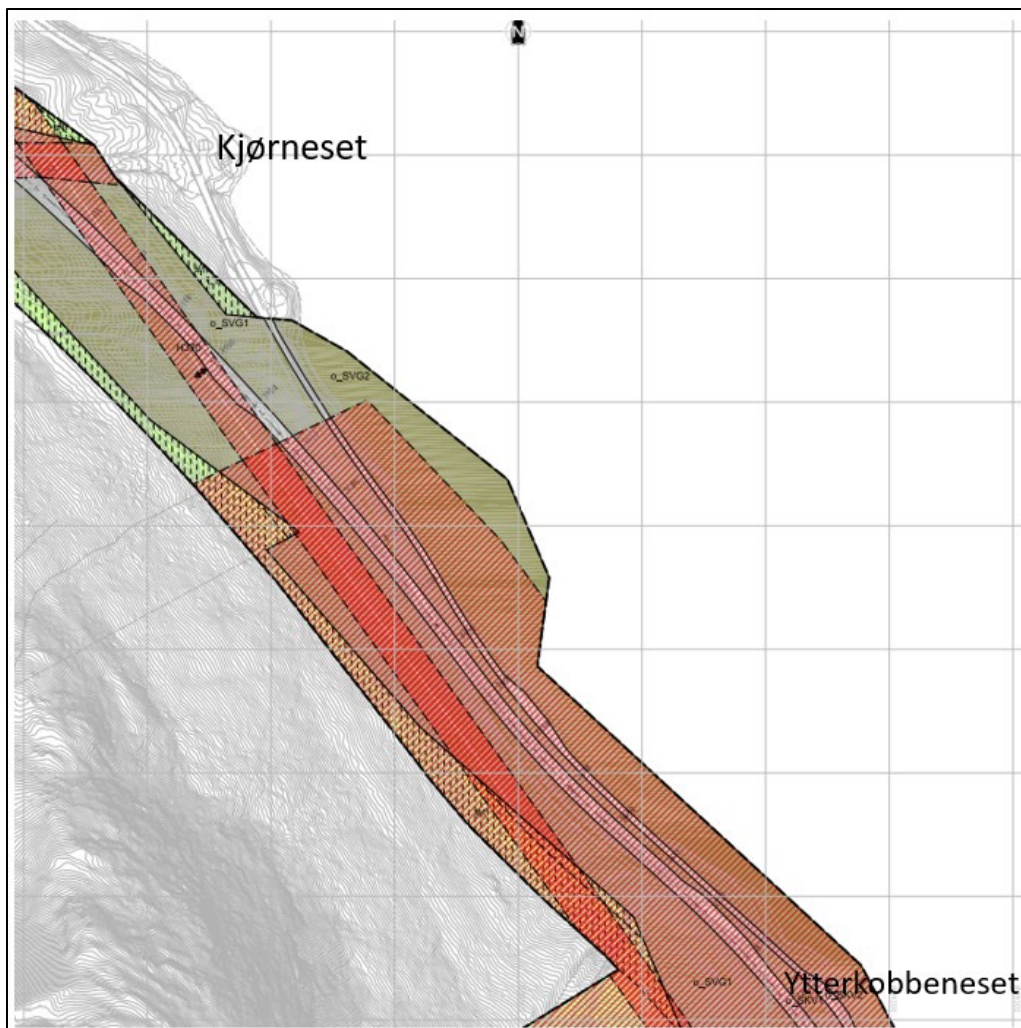
Arealene som foreslås regulert til deponering av stedegne muddermasser (sjømasser) ligger nedenfor Storkollen, mellom Ytterkobbeneset og Kjørneset, samt utenfor Hans Larsa–neset i retning mot Leirbakken.

Virkningene av tiltakene er vurdert og beskrevet i kapittel 3.

2.5.1 Dagens situasjon

Vedtatt løsning

Vedtatt løsning (26.08.2020) er regulert på følgende måte i plankartet:



Figur 15: Utklipp av plankart, vedtatt 26.08.2020

Ikke-forurenset grunn

Fjærasonen nedenfor Storkollen er uberørt. Det har ikke vært virksomhet/industri i området som tilsier at grunnen på det aktuelle området er forurenset. Multiconsult har utført prøvetaking av overflatesediment på tre stasjoner innenfor det største utfyllingsområdet. Det er i tillegg tatt en dypere prøve på en av de tre stasjonene. Prøvene viser at sedimentene som skal fjernes ikke er forurenset.

Sjøbunnen og sedimentene utenfor Hans Larsa-neset er vurdert til å ha samme miljøstand som sedimentene nedenfor Storkollen. Det har ikke vært virksomhet eller industri i det aktuelle området som tilsier tilstedeværelse av aktive eller historiske forurensningskilder.

Se vedlagt rapport *Miljøgeologisk undersøkelse av sjøbunnsediment*, vedlegg 10. Rapporten inneholder beskrivelse og resultater fra de utførte miljøundersøkelse.

Bunnforhold i sjø mellom Ytterkobbeneset og Kjørneset

Bunnforholdene for littoral og grunne deler av sublittoralsone mellom Kjørneset og Ytterkobbeneset er beskrevet i KU-rapport for marint miljø, laget av Akvaplan Niva i 2006. Både littoral- og øvre deler av sublittoralsonen på strekningen er av hardbunnskarakter og

påvirket av isskuring og lav salinitet, som følge av tilførsel av ferskvann og påfølgende tilfrysing i vinterhalvåret. Faunaen består av hardbunnsarter som rur, blåskjell, små krepsdyr og arter av små strandsnegl. Vanlige tang og tarearter og kråkeboller finnes også normalt på bunns substrat som påvist her. Verdien av faunaen her er satt til liten verdi, da den ikke har spesielle kvaliteter eller skiller seg fra andre områder i Ramfjorden.

De dypere delene av sublittoral sone, hvor masser vil legge seg etter sideforflytning, er ikke omtalt i konsekvensutredning. Sommeren 2022 ble det derfor gjennomført kartlegging av sjøbunn innenfor område hvor sideforflyttede masser antas å legge seg. Kartlegging ble utført av Akvaplan-Niva, som brukte ROV (undervannsdrone) med påmontert kamera til å kartlegge marine naturtyper. Resultatene foreligger i form av et notat som er vedlegg 5 til denne søknaden. Sammendrag av resultatene følger under:

Bunnsedimenter innenfor undersøkelsesområdet består av sand/silt/grus, med noe spredte steiner. Det ble observert bunnlevende organismer som er typisk for denne type sjøbunn, det vil si flerbørstemark (fjæremark), sjøstjerner, mollusker, svamper og anemoner. Det ble også funnet blomkålskorall, samt rugl på enkeltsteiner på de dypeste lokalitetene. Det er ikke påvist løstlevende kalkalger, såkalt ruglbunn. Totalt sett vurderes faunaen i undersøkelsesområdet som rik, men bestående av ordinære artsgrupper som er vanlig langs hele norskekysten. Det ble ikke funnet spesielle marine naturtyper, jf. metodikk i DN håndbok 19, kartlegging av marint biologisk mangfold. Det er heller ikke påvist rødlistede arter. Se eget notat for detaljer.

Bunnforhold i sjø utenfor Hans Lars-neset

Bunnforholdene for området utenfor Hans Larsa-neset er ikke tidligere beskrevet med tanke på marine naturverdier. Området ble derfor undersøkt av Akvaplan-Niva sommeren 2022. Det ble utført visuell kartlegging ved hjelp av ROV (undervannsdrone) på 2 transekter innenfor området hvor stedeagne bunnmasser skal plasseres. Områdene som ble undersøkt ligger på dyp mellom 5 og 35 meter. Resultater foreligger i samme rapport som for området mellom Kjørneset og Ytterkobbneset (vedlegg 5). Resultatene er oppsummert i det følgende avsnittet.

Nærmest land utenfor Hans Larsa-neset ble det påvist bunnsedimenter med relativt grovt materiale, samt noe hardbunn med rugl (inn til ca. 5 meters dyp). Her ble det også observert en del mollusker og flerbørstemark. I de dypere områdene ble det påvist bunnsediment bestående av mykt sediment (sand/silt/grus), med noen forekomster av stein. Det ble påvist enkeltforekomster av blomkålskoraller, svamp, flerbørstemark, sjøstjerner og anemoner. Det ble ikke påvist spesielle marine naturtyper innenfor de kartlagte områdene, jf. metodikken i DN håndbok 19, kartlegging av marint biologisk mangfold. Se vedlegg 5 for detaljer.

2.5.2 Bakgrunn for endring

I løpet av prosessen med å utarbeide byggeplanen er det avdekket større overskudd av sjøbunnmasser og det er ikke realistisk å ta disse massene opp på land. Dette vil medføre

behov for store arealer til håndtering og deponering av massene på land, samt at massene er saltholdige og ville medført saltavrenning på land. For å unngå dette foreslås det nå å gjennomføre en fortløpende masseforskyving av stedegne sjøbunnsmasser underveis i mudringen. Det er sannsynlig at massene vil fordele seg gradvis ned til ca. kote -40 nedenfor Ytterkobbneset-Kjørneset. Utenfor Hans Larsa-neset vil mudringsarbeidet pågå ned til ca. kote -18, og massene vil fordele seg gradvis ned til ca. kote -35.

De sideforflyttende mudringsmassene vil berøre arealer utenfor eksisterende arealbegrensning og det er denne utvidelsen av areal som vil bli tatt med i forslag til mindre endring av plan. Det er kun stedegne sjøbunnsmasser som skal deponeres her, det vil ikke bli tillatt å deponere masser fra land i sjø. Dette er forankret i planens reviderte planbestemmelser.

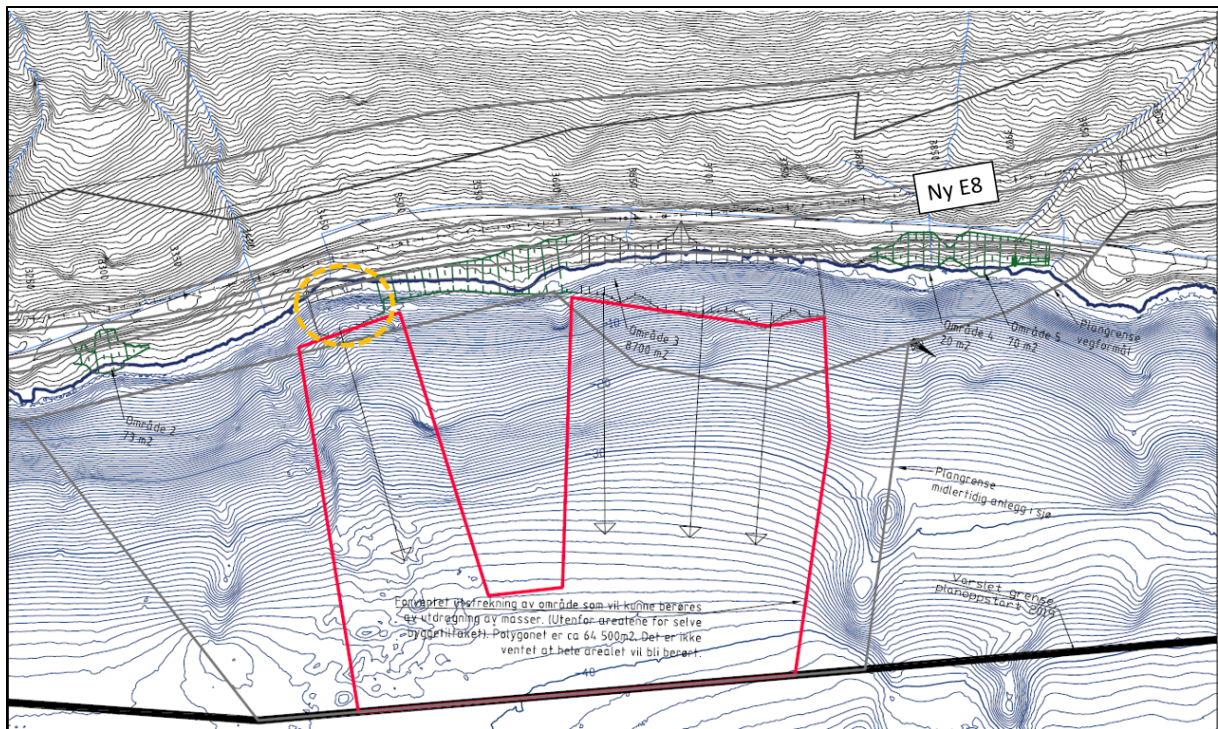
2.5.3 Beskrivelse av tiltak

Ytterkobbneset-Kjørneset

Hensikten med mudringen er å etablere et trygt fundament for framtidig vegnett. Det er ikke mulig å bygge ny veg i området mellom Ytterkobbneset og Kjørneset uten å utføre mudringen. Som det kommer frem i vedtatt reguleringsplan skal ny E8 legges ned langs sjøen mellom Innerkobbneset og Kjørneset. Det er derfor nødvendig å forskyve fv. 7902 ut og fylkesvegen legges på fylling mot sjøen. Dette er regulert i gjeldende reguleringsplan. Av den totale omleggingen er det nødvendig med tiltak i sjø i en lengde på ca. 600 meter. Før fyllingen kan etableres må det mudres ca. 60.000 m³ med sjøbunn og fjæremasser mellom Ytterkobbneset og Kjørneset.

Strekningene som løses ved mudring fra land tenkes utført ved at man etablerer en fylling nede på fast grunn fra en av sidene. Fra fyllinga jobber man seg framover i linja mens det hele tiden etterfylles med sprengt stein tilbake i nylig utmudret grøft. Masser som graves ut legges utenfor fyllingsfoten – det vil si at de gjenbrukes i samme område. Dels vil dette fylle igjen «trekanten» utenfor fyllinga som uansett må fylles igjen – og dels vil de kunne gi en ny terrengoverflate. For områdene som er så dype at det trengs sjøutstyr tenkes det at massene dras ut, fra toppen og nedover på sjøbunnen. Det er sannsynlig at massene vil flyte videre ned til bunnen på fjorden på ca. kote -40.

For å imøtekomme Statsforvalterens innspill om at området langs transekt 1E (kartleggingen av marine naturtyper) påvirkes i minst mulig grad, vil det være et redusert antall kubikk med mudringsmasser som vil bli sideforflyttet ved transekt 1E (det sørligste området for sideforflytningen). Av totalt 60.000 m³ er det 3200 m³ som vil bli sideforflyttet i det sørligste området (merket med rødt, nedenfor gul ring, se kart under). Mudringsmasser fra område 2, 3, 4 og 5 (alle merket med grønt i kartet under) vil bli forflyttet ved bruk av dumper og vil bli deponert utenfor område 3.



Figur 16: Mudringskart. Venstre er mot sør.

Grunnundersøkelsene gir en god oversikt over hvor det er avsatt bløtere masser, og hvor det er faste forhold. Arbeidet må følges nøye opp under utførelsen, og det kan bli nødvendig med tilpasninger under vegs. Gitt at prosedyrer utarbeides og følges av utførende entreprenør vurderes jobben å være kurant å utføre og vil gi en god sikkerhet for anlegget.

Det er ingen/lav strøm i området og det vil være minimal spredning av sedimentene/finstoffene ut over arealet nedenfor det aktuelle vegarealet. Rapporten «Hydrofysiske og miljømessige konsekvenser av bru over Ramfjorden» (Akvaplan-niva AS, 2006) viser modellerte strømforhold for hele fjorden (figur 9, side 15). Strømhastigheten er oppgitt til 0,0–0,05 m/s innenfor området Ytterkobbeneset–Kjørneset. Rapporten er tilgjengelig på prosjektets nettside under «Planer og dokumenter – vedtatte plandokumenter». [Planer og dokumenter | Statens vegvesen](#)

Hans Larsa–neset

Hensikten med mudringen er å etablere en trygg fyllingsfot for fundamentering av Ramfjordbrua. Det må etableres to sjøfyllinger. I forkant av etableringen av den ene skal ca. 13 500 m³ med sjøbunn- og fjæremasser mudres. Dette gjøres for å stabilisere sjøbunnen og sikre mot ukontrollerte utglidninger under etableringen av sjøfyllingen.

Bløte fjære-/bunnmasser bestående av grusig sand og leirig silt (marine strandavsetninger) må fjernes ned til fast lag for å kunne etablere en trygg fyllingsfot. Massene skal dras ut fra toppen og nedover sjøbunnen. Dette vil gi en slakere og mer stabil terrengoverflate hvor fyllingen skal etableres.

Mudringen vil hovedsakelig foregå ved hjelp av lekter og omfatter både masser under og over vann. Om nødvendig vil mudring også foregå fra land. Massene skal kontinuerlig forflyttes nedover skråningsbunnen og vil derfor bare bli flyttet lokalt. Etter at gropa er etablert skal det så fort som mulig fylles tilbake med stein. Dette for å hindre at finkornige masser avsettes på den utmudrede flaten.

Mudringsmassene skal ikke transporteres bort fra området, men forflyttes lokalt utover sjøbunnen. Massene skal ikke tas opp på land i løpet av forflytningen.

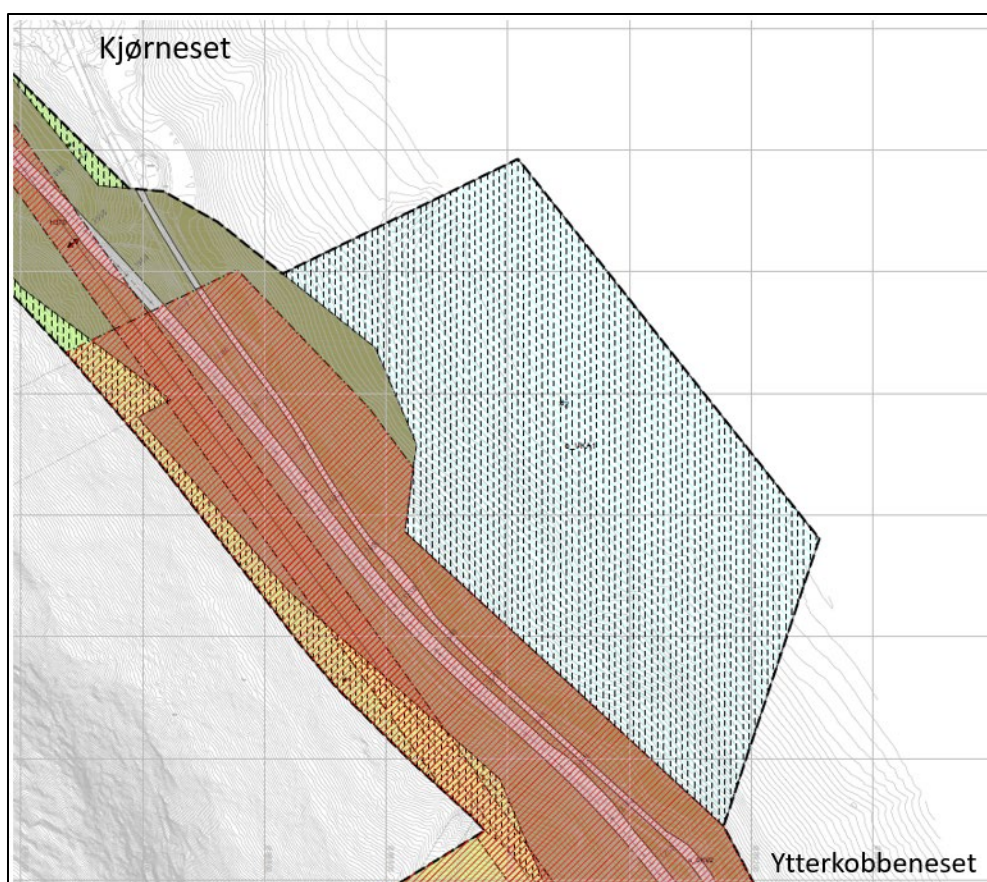
Den andre sjøfyllingen i området skal etableres ved utlegging av steinmasser fra lekter på ca. kote -33. I dette arbeidet vil et topplag av bløte masser fortrenses. Disse fortrenste massene vil flyte nedover langs sjøbunnen, og deler av dem vil kunne flyte utenfor eksisterende plangrense (vedtatt 26.08.2020).

Rapporten «Hydrofysiske og miljømessige konsekvenser av bru over Ramfjorden» (Akvaplan-niva AS, 2006) viser modellerte strømforhold for hele fjorden (figur 9, side 15).

Strømhastigheten ved Ramfjordbrua er oppgitt til 0,1–0,2 m/s. Det er altså lav strøm i området og det vil være en minimal spredning av sedimentene/finstoffene ut over arealet nedenfor det aktuelle vegarealet.

2.5.3 Forslag til endring

Beskrevet endring foreslås regulert på følgende måte:



Figur 17: Utklipp av planforslag som nå er til høring.

Arealet reguleres til arealformålet *Kombinert formål sjø og vassdrag m/u strandsone (NFFF)*, med bestemmelsesområde for *midlertidig bygge- og anleggsområde (#2)*. Arealformålet er i henhold til Kystsonenplanen som nylig er vedtatt av Tromsø kommune.

Planbestemmelsen for området merket med #2 lyder som følger:

Bygge og anleggsområde #2

I byggeperioden kan arealet innenfor bestemmelsesgrensen #2, regulert til midlertidig bygge- og anleggsområde, benyttes til deponering av stedegne sjøbunnmasser. Det tillates ikke å deponere masser fra land i sjø.

Det tillates ikke deponering av muddermasser i sjø i gyteperioden for torsk 1. januar – 1.mai.

Midlertidig anleggsbelte og riggområde opphører når kommunen har fått skriftlig melding om at anlegget eller deler av det er ferdigstilt. Kommunen kan deretter gjøre vedtak om opphør av midlertidigheten, jf. pbl § 12-7, 1. ledd nr. 10. Etter avsluttet anleggsarbeid vil området bli regulert til underliggende formål.

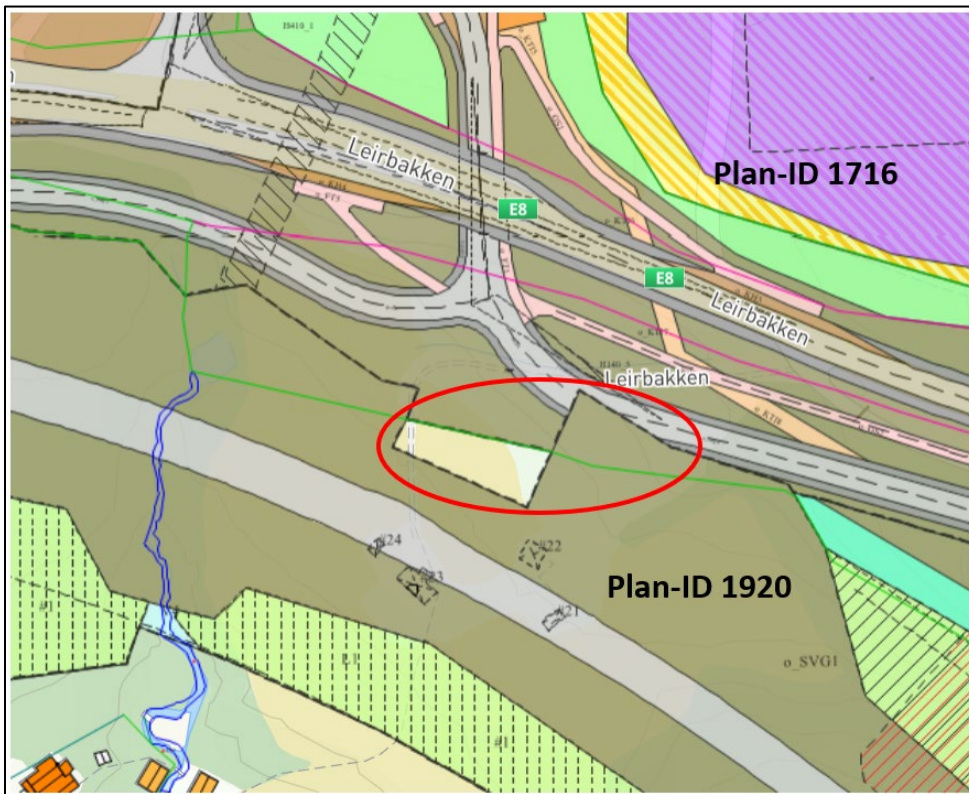
Viser til at virkningen av planendringene er beskrevet i kapittel 3.

2.6 Retting av teknisk tegnefeil

I utarbeidelsen av plankartet for E8 Sørbotn–Laukslett oppsto det noen tekniske tegnefeil.

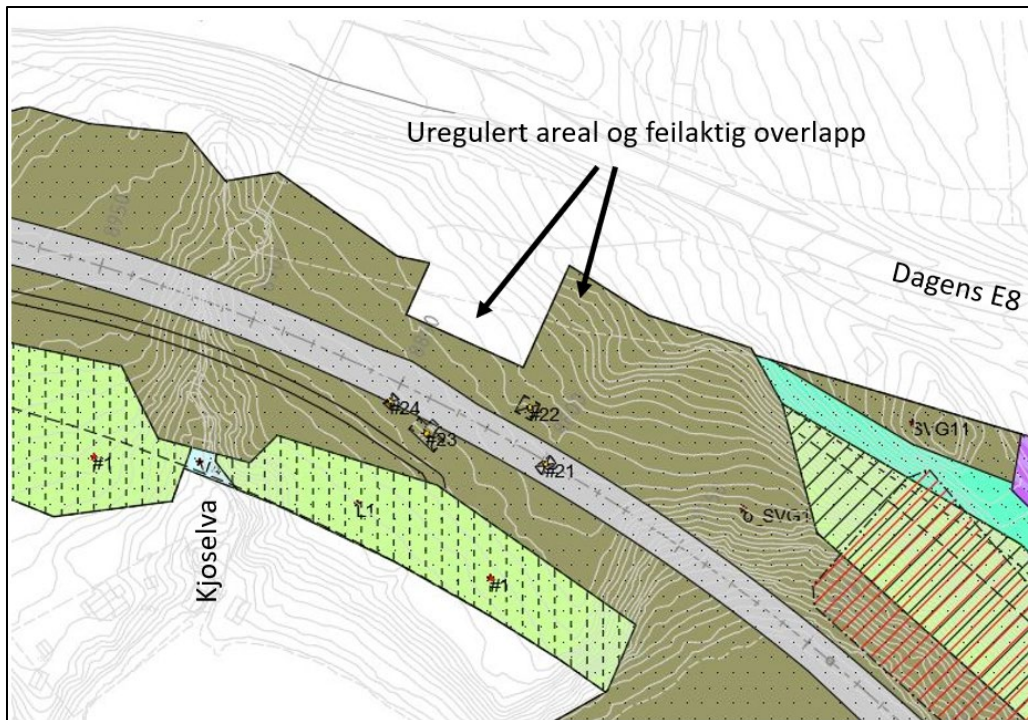
2.6.1 Overgangen mellom planer på Leirbakken

I overgangen mellom detaljplanen og områdeplanen «Industriområde på Leirbakken» med plan-ID 1716 oppsto det en feilaktig overlapp mellom de to planene. Annen veggrunn ble lagt over naboplanens kjøreveg, og i tillegg ble det stående igjen et uregulert areal imellom planene. Kartet under viser begge reguleringsplanene:



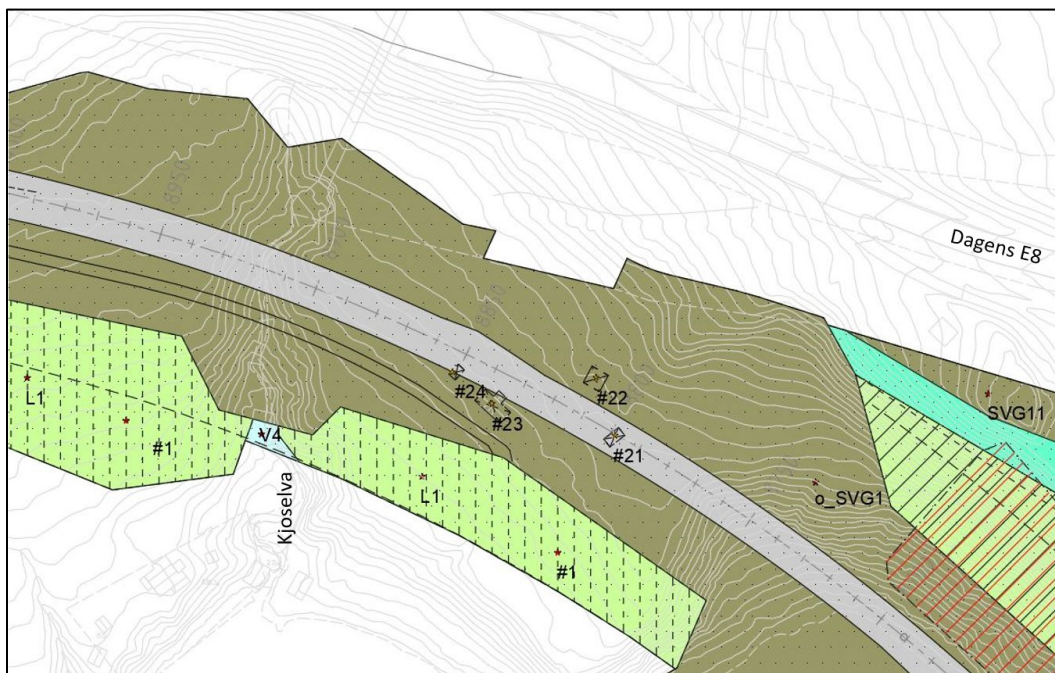
Figur 18: Utsnitt fra kartportalen som viser det uregulerte arealet og den feilaktige overlappen.

Vedtatt løsning er regulert på følgende måte i plankartet:



Figur 19: Utklipp vedtatt plan. Pilene viser områdene med uregulert areal og feilaktig overlapp mellom planer

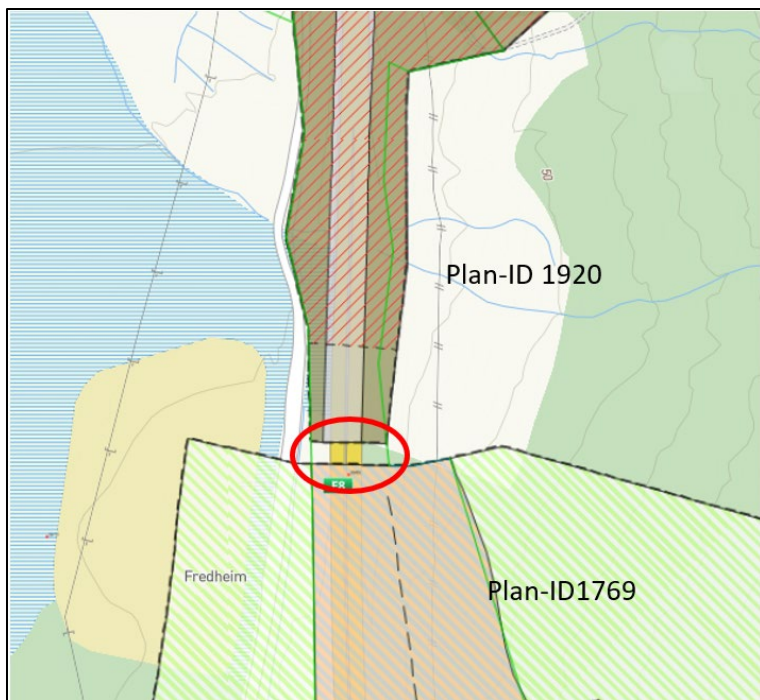
Beskrevet endring foreslås regulert på følgende måte:



Figur 20: Utklipp plankart, planforslag på høring

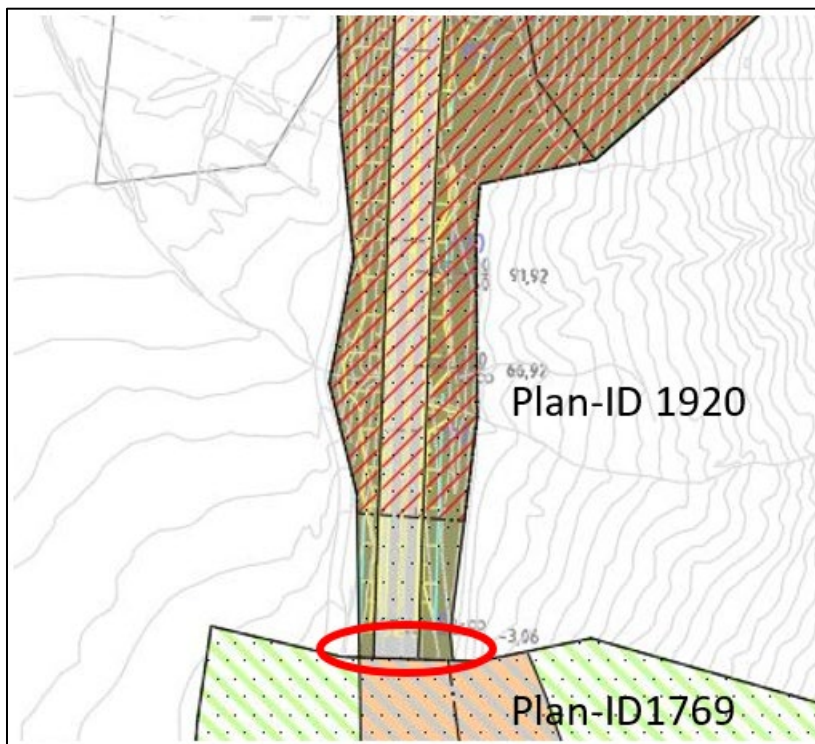
2.6.2 Overgang mellom planer i Lavangsdalen

I overgangen mellom detaljplanene for E8 Sørbotn–Laukslett (plan-ID 1920) og E8 Lavangsdalen (plan-ID 1769) oppsto det et uregulert areal. Dette arealet eies av Statens vegvesen og brukes allerede til vegformål.



Figur 21: Skjermdump fra kommunekart.com som viser det uregulerte arealet mellom de to planene.

For å rette opp i dette foreslås følgende endring:



Figur 22: Revidert plankart der rød ring markerer endret areal.

2.6.3 Forsterket markering av avkjørsler

I gjeldende reguleringsplan ble alle avkjørsler til utmark tegnet opp med linjer for traktorveg og adkomstrettighet ble forankret i planbestemmelsene. Avkjørsel/adkomst skal i tillegg

være påtegnet avkjørselspil og dette er nå rettet opp. Dette medfører ingen endringer av plasseringer eller rettigheter som er listet opp i planbestemmelsen § 2.3.1.

2.7 Endringer i planbestemmelser

Endring av gjeldende plan og planutvidelse gir ingen vesentlige endringer i planbestemmelsene:

- Justeringen av hesteløypen medfører ingen endringer i planbestemmelsen.
- Utvidelsen av areal til støtteforbygning i Storkollen medfører ingen endring i planbestemmelsen.
- Justering av skredsikringstiltak og endringen av faresonen v/Steinbakkelva medfører ingen ordlydsendring av planbestemmelsene knyttet til selve skredsikringstiltaket. Iht. Sametingets innspill (01.12.2022) er naustet regulert med hensynssone for kulturmiljø (H570) og følgende planbestemmelse er tatt inn i kap. III Hensynssoner:
 - g. Hensynssone kulturmiljø H570 – jf. pbl. 11–8 c
Hensynssonen omfatter et eldre naust som er særlig sårbart for ytre påvirkning. Innenfor hensynssonen kan det ikke igangsettes tiltak som kan skade eller skjemme kulturminnet, eller på andre måter forringe dets verdi som kulturminne.
- Omreguleringen av utmarksadkomst, tidligere SKV8, nå o_SVG1, har ikke medført noe endring i planbestemmelsene. Eiendommer med adkomstrettighet via utmarksveg ved Steinbakkelva var allerede listet opp i planbestemmelsen 2.3.1
- Rettighetene til bruk av markavkjørslene er allerede forankret i gjeldende plan ved opplistingen i § 2.3.1 Annen veggrunn – grøntareal offentlig, men disse er nå bedre illustrert i plankartet med avkjørselspiler.
- Det er gjort en tilføyelse i § 2.3.1, 3.ledd, som følge av en forglemmelse i punktet over. Det gis adkomstrettighet til utmarka (naust) over Statens vegvesen sin grunn (o_SVG1) på Leirbakken for gnr. 27, bnr. 4.
- Reguleringen av areal til deponering av masser har ført til et nytt bestemmelsesområde for midlertidig bygge- og anleggsområde (#2):

I byggeperioden kan arealet innenfor bestemmelsesgrensen #2, regulert til midlertidig bygge- og anleggsområde, benyttes til deponering av stedegne sjøbunnmasser. Det tillates ikke å deponere masser fra land i sjø.

Det tillates ikke deponering av muddermasser i sjø i gyteperioden for torsk 1. januar – 1.mai.

Midlertidig anleggsbelte og riggområde opphører når kommunen har fått skriftlig melding om at anlegget eller deler av det er ferdigstilt. Kommunen kan deretter gjøre vedtak om opphør av midlertidigheten, jf. pbl § 12–7, 1. ledd nr. 10. Etter avsluttet anleggsarbeid vil området bli regulert til underliggende formål.

Plankart og planbestemmelser er revidert på de nevnte punktene.

3 Virkningene av planendringene

3.2 Virkninger for naturmangfold, naturressurser og friluftsliv

Naturmangfold

Endring områder A–E

Utvidelse av skredsikring under Storkollen berører ikke verdifulle naturområder, og får følgelig ingen virkning for slike områder ut over det som allerede er beskrevet i opprinnelig planforslag.

Steinbakkelva må legges om over et lengre strekk, og det må påregnes plastringstiltak i hele omleggingens lengde. Steinbakkelva er ikke fiskeførende, men har relativt rik kantvegetasjon. Noe mer kantvegetasjon må fjernes, gjenstående kantvegetasjon skal sikres. Midlertidig fjernet/skadet vegetasjon reetableres med påføring av jord og naturlig revegetering.

Endringene vurderes til å gi ingen konsekvens for naturmangfoldet utover det som er beskrevet i opprinnelig plan.

Endring F – deponering av mudringsmasser utenfor Hans Larsa–neset og mellom Ytterkobbneset og Kjørneset

Følgende beskrivelse av virkning av dumping/sideforskyvning av masser gjelder både for området Hans Larsa–neset og mellom Ytterkobbneset og Kjørneset.

Dumping i skråning ned mot bunn av fjorden vil overlagre dagens havbunn, og forventes å påvirke bunndyrsfaunanen på strekningen negativt. Det kan også forventes høyere turbiditet og partikkelspredning midlertidig i anleggsfasen. Massene som skal dumpes vil inneholde en del organisk materiale, som kan frigjøre næringsstoffer midlertidig i vannmassene før de faller til bunn og sedimenteres. Massene som skal dumpes er rene, jf. miljøgeologiske undersøkelser. De er også av samme type som masser påvist i dumpingsområdene, i forbindelse med sjøbunnskartlegging sommeren 2022.

Effekten av tiltakene forventes å være begrenset og midlertidig. Det er sannsynlig at marin fauna vil reetableres i begge tiltaksområdene når tiltakene er slutført og dumpede masser har stabilisert seg.

Det er lav strøm både ved Ytterkobbneset–Kjørneset og Hans Larsa–neset. Dette fører til at sedimentene/finstoffene vil ha minimal spredning ut over arealet nedenfor det aktuelle vegarealet. Når det gjelder ålegresset som er registrert på nordsiden av Ramfjorden (Nordbotn) vil dette bli svært lite berørt av tiltaket.

Det forventes at deponeringen av muddermasser vil føre til beskjedne fyllingshøyder som vil ha en ubetydelig påvirkning på strømning i fjorden.

Totalt sett forventer ikke tiltaket å medføre noen endring i økologisk eller kjemisk tilstand for de berørte vannforekomster Ramfjorden eller Steinbakkelva.

Vurdering av kravene i naturmangfoldloven (NML) §§ 8–12

I det følgende gis en vurdering av hvorvidt forslaget til planendring oppfyller de miljørettslige prinsippene i naturmangfoldloven (NML) §§8–12.

Kunnskapsgrunnlaget (§ 8)

Kunnskapsgrunnlaget for å vurdere naturverdiene innenfor de to berørte sjøbunnsområdene var for dårlig. Dette er rettet opp gjennom visuell sjøbunnskartlegging etter DN håndbok 19, sommeren 2022. Kunnskapsgrunnlaget antas etter dette å være godt nok til å vurdere virkninger for naturmangfold.

Føre-var prinsippet (§9)

Det foreligger ikke mangler i kunnskapsgrunnlaget for fagtema naturmangfold innenfor områdene som nå reguleres. Føre-var prinsippet kommer derfor ikke til anvendelse.

Økosystemtilnærming og samlet belastning (§10)

De foreslåtte utvidelsene av planområdet medfører ikke økt samlet belastning for økosystemer som berøres av planområdet.

Kostnader (§11)

Som for resten av planen, vil forebyggende og avbøtende tiltak som er relevante for å redusere skade på naturmangfold, gjennomføres av tiltakshaver på bakgrunn av ytre miljøplan.

Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder (§ 12)

Nærmere beskrevne teknikker og driftsmetoder for mudring, sideforskyvning av masser, samt plastring av skredløp Steinbakkelva antas å sikre berørte vannforekomster (spesielt Ramfjorden og Steinbakkelva) på god nok måte mot forurensning og partikkelutslipp. Krav til driftsmetoder spesifiseres nærmere i ytre miljøplan.

Naturressurser

Utvidelse av skredsikring under Storkollen medfører ingen endringer i påvirkning for reindrifta. Terrenget er meget bratt og ligger høydemessig skjermet fra samlingsområder og kalvingsland på og rundt Storkollen.

Det forventes ingen påvirkning for andre naturressurser i Ramfjorden eller for vannforekomster.

Endringene gir ingen konsekvens for tema naturressurser.

Friluftsliv og nærmiljø

Traktorvegen under bru v/Steinbakkelva opprettholdes. Nærliggende bebyggelse (Andersdalsvegen 345 og 348) får frigjort arealet som var regulert til ledevoller tett på husene og tiltaket er således positivt.

Utvidelsen av skredsikring i Storkollen berører ikke areal som benyttes til friluftsliv, det er for bratt til skikjøring.

Reguleringen av areal til deponering av muddermasser berører ikke areal som benyttes til friluftsliv – etter endt anleggsperiode kan fjorden fortsatt benyttes til fiske, og andre friluftaktiviteter, som før.

Endringene vurderes til å gi ingen konsekvens for friluftsliv eller nærmiljø utover det som er beskrevet i opprinnelig plan.

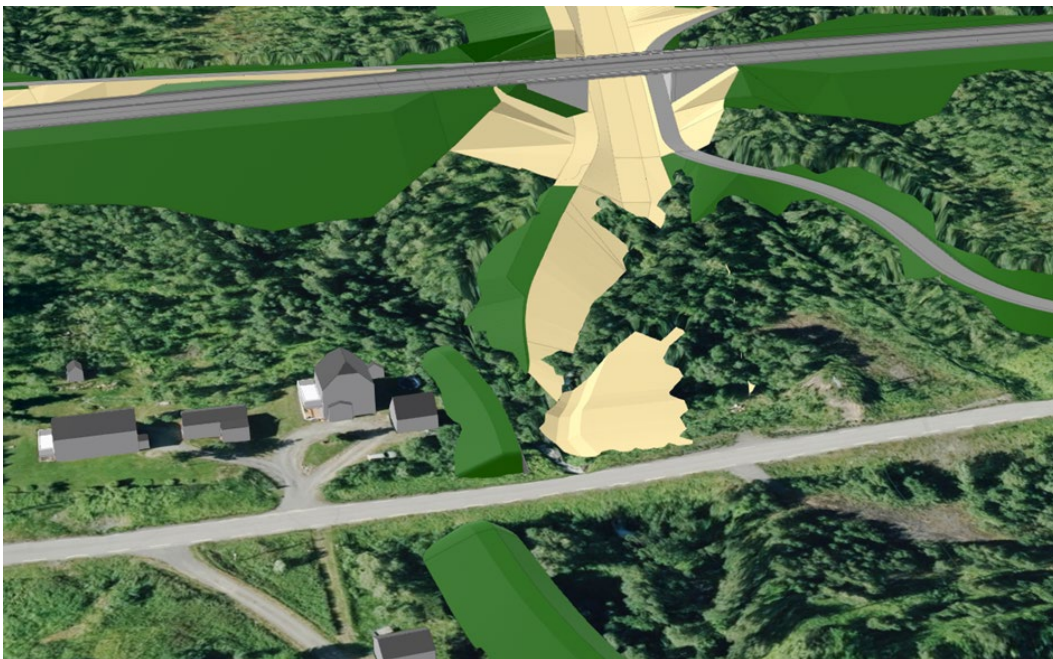
3.2 Virkninger for landskap

Landskap

De omtalte endringer vil ikke influere vesentlig for opplevelsen av landskapet. Den nye vegstrekning på vestsiden av Ramfjorden er et inngrep av stort omfang. De negative virkninger på landskapsbildet er kommentert i planbeskrivelsen. Endringene som nå foreslås, vil ikke medføre vesentlige endringer i det fremtidige landskapsbildet.

Støtteforebygningene ved Storkollen vil utvide inngrepet, men i et bratt fjellparti, der bakgrunnen kan absorbere tiltaket.

Skredvollene er markante inngrep i landskapet. Justeringen ved Steinbakkelva som beskrives ovenfor, vil ikke endre opplevelsen vesentlig. Lokalt vil det åpenbart være en fordel å trekke den markante skredvollen litt bort fra bebyggelsen og opprettholde en buffer av skog.



Figur 23: Illustrasjon av vedtatt løsning. Her sees at skredvollene er svært nær bebyggelsen. De skal flyttes mot høyre.

3.3 Virkninger for kulturmiljø

Planendringene medfører ikke negativ påvirkning av kulturminner eller kulturmiljøer i eller i nærhet til planområdet, med unntak av for en eldre bygning ved Steinbakkkelva (se nedenfor). Utvidelsen av planområdet nedenfor Storkollen er i et område med bratt terreng. Grunnet topografien vurderes potensial for ukjente kulturminner som lavt.

Endringen ved Steinbakkkelva medfører en flytting og utvidelse av faresonen for skred nedenfor fylkesveg 7902. Dette medfører at man går utenfor arealet som det var varslet oppstart på i desember 2019. Arealet nedenfor fylkesvegen reguleres til LNFR med faresone for skred – det skal ikke utføres tiltak eller tilhørende anleggsarbeid her.

Huset på gnr. 38, bnr. 2, «Mellomjord Søndre», ligger i SEFRAK-registeret (Id 1902–3104–006). Kommunen og fylkeskommunens sakkyndige innen bygningsvern må derfor vurdere om bygningens kulturhistoriske verdi medfører vilkår som må oppfylles før rivingstillatelse kan gis.

Sametinget har i innspill til planoppstart datert 01.12.2022 gitt følgende merknad til endring C, justering av skredsikringstiltak:

I forbindelse med endringen blir planområdet utvidet helt ned mot fjorden, og to SEFRAK-registrerte bygninger på Mellomjord søndre blir liggende innenfor. Det ene bygget (SEFRAK-ID 1902–3104–006) er et bolighus som er behandlet i forbindelse med rivningssøknad. Det andre (SEFRAK-ID 1902–3104–007) er et naust.

Sametinget har gjort kildeundersøkelser i forbindelse med det SEFRAK-registrerte bolighuset og konkludert med at det innfrir kriteriene for å kunne regnes som et samisk bygg. Det ligger helt i grenseområdet til å være automatisk fredet (eldre enn 1917). Siden bygget er saneringsferdig, vil ikke Sametinget stille krav om noen nærmere undersøkelser av bygget eller gå imot riving. Når det gjelder naustet, antar Sametinget at også dette kan være automatisk fredet. Vi vil gjøre kildeundersøkelser for å fastslå dette. Vi ber uansett om at naustet reguleres med hensynssone i planen (pbl. § 11–8 d, ev. c).

Vi har ingen merknader til de foreslåtte endringene av skredsikringstiltak som berører den aktuelle eiendommen.

Innspillet i sin helhet ligger vedlagt i filen «Innkomne innspill til planoppstart».

Basert på dette innspillet er naustet regulert med hensynssone H570 jf. plan- og bygningsloven § 11–8 c. Planbestemmelse for denne hensynssonen er tatt med i reviderte planbestemmelser.

Arealene som berøres av deponering av muddermasser nedenfor Storkollen og i forbindelse med Ramfjordbrua er innenfor tidligere varslet planområde og har vært gjenstand for marinarkeologisk vurdering. Undersøkelsen påviste ingen automatisk fredete kulturminner i sjø.

Endringene gir ingen øvrig konsekvens for kulturmiljø.

3.4 Oppsummering

Totalt sett vurderes endringene til ikke å berøre hensynet til viktige natur- og friluftsområder. Endringen ikke gir vesentlig større inngrep og virkninger for landskap. For kulturmiljø er det heller ingen negativ konsekvens. Tiltakene skal utføres med så god terrengtilpasning som mulig og naturlig revegetering.

4 Sammendrag av innspill til planoppstart

Det ble varslet planoppstart for planendringene 12.09.2022 med frist for innspill 12.10.2022, fire ukers frist. I varslingsbrevet ble det gjort rede for planendringenes omfang og vurderingene omkring forenklet prosess. Det ble behov for å ta med et ytterligere område i forbindelse med planendringen og det ble derfor sendt ut oppdatert varsel om planoppstart 21.11.22. Frist for å gi innspill var 19. desember 2022.

Det er mottatt totalt 10 innspill til planoppstart fra Kystverket, Fiskeridirektoratet, Troms og Finnmark Fylkeskommune, Sametinget, NVE og Statsforvalteren i Troms og Finnmark. Det er ikke mottatt skriftlige merknader fra private aktører.

Under følger utdrag/sammendrag av de mottatte innspillene med Statens vegvesen sin vurdering av innspillene. Innspillene i sin helhet kan leses i vedlegg 10 Innkomne innspill til planoppstart.

4.1 Innspill mottatt ved planoppstart 12.09.2022

Kystverket 04.10.2022

Kystverket har ingen merknader til planendringene.

Kommentar fra Statens vegvesen

Tatt til orientering.

Troms og Finnmark fylkeskommune 06.10.2022

Fylkeskommunen er, basert på deres fagområder, enige i vurderingen om at endringene kan gjøres etter forenklet prosess og har ingen merknader til selve endringene.

Fylkeskommunen viser til at loven ikke stiller krav til at det må varsles oppstart av endringene når reguleringsendring skal foretas som forenklet prosess etter pbl. § 12–14 andre ledd.

Kommentar fra Statens vegvesen

Innspillet er tatt til orientering.

Fiskeridirektoratet 10.10.2022

Fiskeridirektoratet kan ikke se at reguleringsendringene vil ha konsekvens for de interesser de skal ivareta. Fiskeridirektoratet har ingen innvendinger til endringene som varsles.

Kommentar fra Statens vegvesen

Tatt til orientering.

Statsforvalteren i Troms og Finnmark 10.10.2022

I denne saken ser ikke Statsforvalteren at foreslåtte endring er av slik karakter at de må underlegges ordinær planprosess. Det understrekes at dette er gjort etter en vurdering av endringenes virkning opp mot Statsforvalterens ansvarsområder i plansaker, og at andre sektormyndigheter vil kunne ha en annen oppfatning etter en vurdering av deres saksfelt.

Det understrekes videre at Statsforvalterens vurdering av prosessform i plansaken ikke er bindende for Statsforvalteren som klageinstans i et tilfelle der valg av prosessform påklages.

Statsforvalteren har ingen merknader til de foreslåtte endringene.

Kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden er tatt til orientering.

Norges – vassdrags og energidirektorat (NVE) 14.10.2022

NVE har dessverre ikke hatt mulighet til å vurdere den foreslåtte planendringen innen frist, men ønsker å være med videre for å se nærmere på den. Muligens kan det være hensiktsmessig med et kort møte om den foreslåtte endringen for sikring av eksisterende hus og sikringsvoll.

Kommentar fra Statens vegvesen

Det er avholdt et kort møte med NVE 31.10.2022 der den foreslåtte endringen av skredsikringstiltaket ved Steinbakkkelva ble presentert.

4.2 Innspill mottatt i forbindelse med oppdatert varsel om oppstart 21.11.22

Under følger utdrag/sammendrag av de mottatte innspillene. Innspillene i sin helhet kan leses i vedlegg 10 Innkomne innspill til planoppstart.

Sametinget 01.12.2022

Sametinget har stort sett ingen merknader til de foreslåtte endringene. De har en merknad til endringspunkt C, justering av regulert skredsikringstiltak ved Steinbakkkelva:

I forbindelse med endringen blir planområdet utvidet helt ned mot fjorden, og to SEFRAK-registrerte bygninger på Mellomjord søndre blir liggende innenfor. Det ene bygget (SEFRAK-ID 1902-3104-006) er et bolighus som er behandlet i forbindelse med rivningssøknad. Det andre (SEFRAK-ID 1902-3104-007) er et naust.

Sametinget har gjort kildeundersøkelser i forbindelse med det SEFRAK-registrerte bolighuset og konkludert med at det innfrir kriteriene for å kunne regnes som et samisk bygg. Det ligger helt i grenseområdet til å være automatisk fredet (eldre enn 1917). Siden bygget er saneringsferdig, vil ikke Sametinget stille krav om noen

nærmere undersøkelser av bygget eller gå imot riving. Når det gjelder naustet, antar Sametinget at også dette kan være automatisk fredet. Vi vil gjøre kildeundersøkelser for å fastslå dette. Vi ber uansett om at naustet reguleres med hensynssone i planen (pbl. § 11–8 d, ev. c).

Vi har ingen merknader til de foreslåtte endringene av skredsikringstiltak som berører den aktuelle eiendommen.

Vi kommer tilbake med en nærmere uttalelse vedrørende hensynssonen.

Kommentar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til etterretning. Naustet reguleres med hensynssone H570 jf. plan- og bygningsloven § 11–8 c. Planbestemmelse for denne hensynssonen er tatt med i reviderte planbestemmelser.

Kystverket 06.12.2022

Kystverket viser til at dumping av masser i sjø i de lilla områdene (kart planendring) krever tillatelse etter havne- og farvannsloven § 14. Kystverket har ingen ytterligere merknader til planendringene.

Kommentar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til etterretning.

Statsforvalteren 16.12.2022

Statsforvalteren viser til at det har vært avholdt møte med Statens vegvesen 08.12.2022 ang. endringspunkt F, sideforflytning av sjøbunnmasser underveis i mudring, samt at de har fått tilgang til videomateriale fra sjøbunnkartleggingen.

Statsforvalteren viser til at omfanget av ekte rugle langs transekt 2A og 1E er relativt beskjedent og områdene med ruglbunn virker dermed ikke å ha høy lokalitetskvalitet. I følge rundskriv T-2/16 må dårlig kartlagte naturtyper, slik som ruglbunn, ha minst høy lokalitetskvalitet for å være av nasjonal eller vesentlig regional interesse. Dette er ikke tilfelle for ruglbunnen som er kartlagt i Ramfjord. Statsforvalterens konkrete vurdering er at den omtalte ruglbunnen ikke er å anse som et viktig naturområde dersom en legger nevnte rundskriv til grunn i vurderingen.

Statsforvalterens konklusjon limes inn her i sin helhet:

Etter nærmere samtaler med Vegvesenet, samt gjennomgang av videomateriale, vil ikke Statsforvalteren motsette seg at denne saken behandles etter forenklet prosess. Vi ber om at tiltaket gjennomføres på en slik måte at områdene langs transekt 1E og 2A påvirkes i minst mulig grad. Ved Sørbotn ber vi om at Vegvesenet i størst mulig grad forskyver massene mot nord (mot transekt 1 A – D) slik at havbunnen langs transekt 1E skånes. Ut ifra dialogen med Vegvesenet har vi forstått at dette er mulig.

Prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 til 12 skal legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet. I § 12 (miljøforsvarlige teknikker og

driftsmetoder) heter det: «For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik 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.»

Etter samtalene med Vegvesenet forstår vi at ulike alternativer har vært vurdert. Disse vurderingene bør komme frem av planforslaget, sammen med en mer detaljert beskrivelse av hvordan mudringen skal foregå, mengden masser som skal forskyves og hvor store områder som blir berørt.

Tiltakshaver må ta kontakt med forurensningsseksjonen ved Statsforvalteren i Troms og Finnmark for å avklare om sideforskyvingen av masser krever tillatelse etter forurensningsloven.

Kommentar fra Statens vegvesen

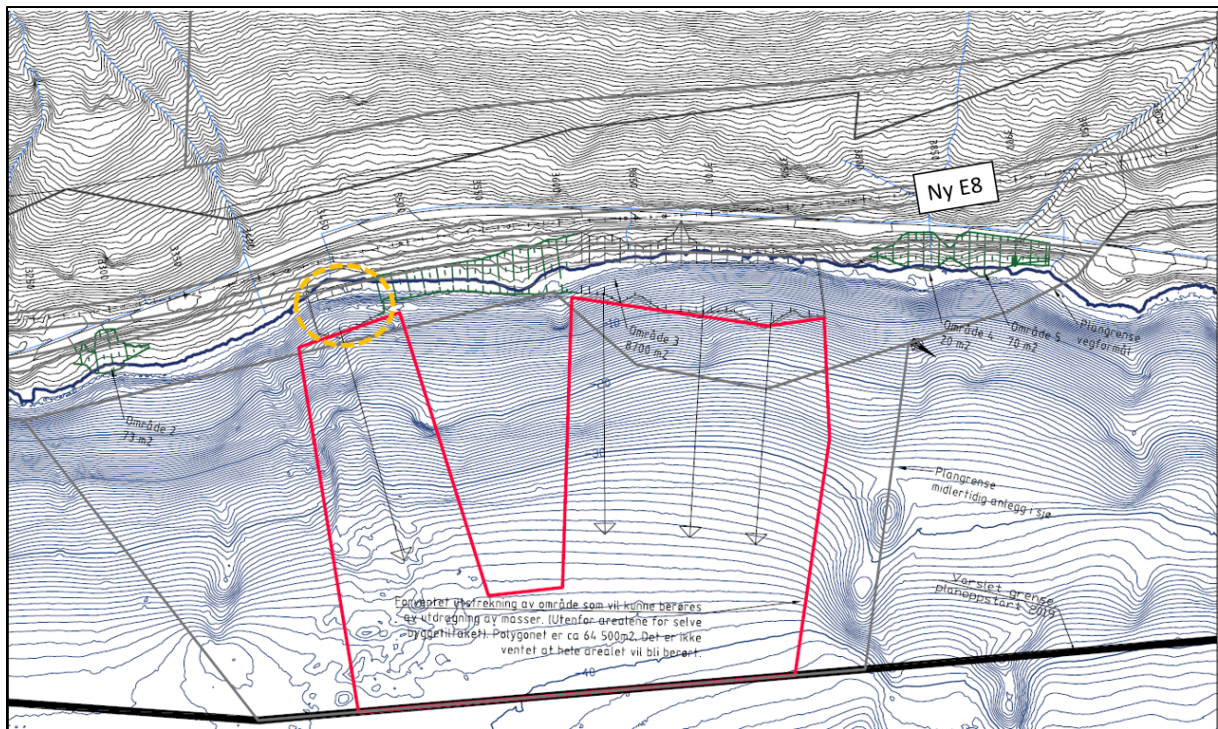
Det vises til vedlegg 8, mudringskart for Ytterkobbneset–Kjørneset. For å imøtekomme Statsforvalterens innspill om at området langs transekt 1E (kartleggingen av marine naturtyper) påvirkes i minst mulig grad, vil det være et redusert antall kubikk med mudringsmasser som vil bli sideforflyttet ved transekt 1E (det sørligste området for sideforflytningen). Av totalt 60.000 m³ er det 3200 m³ som vil bli sideforflyttet i det sørligste området (merket med rødt). Mudringsmasser fra område 2, 3, 4 og 5 (alle merket med grønt i kartet under) vil bli forflyttet ved bruk av dumper og vil bli deponert utenfor område 3. Mudringsmassene for disse områdene utgjør ca. 56.800 m³.

Når det gjelder transekt 2A så er det ikke mulig å gjennomføre tilpasninger ettersom det her skal etableres bru med tilhørende utfylling i sjø. For å kunne etablere utfyllingen må det mudres. Dette arealet er allerede regulert til i vedtatt reguleringsplan for E8 Sørbotn–Laukslett (arealformål annen veggrunn – teknisk anlegg, o_SVT1).

For nærmere beskrivelse av mudring og sideforflytning av muddermasser, se kapittel 2.5 *Regulering av areal til deponering av muddermasser*. For vurdering av virkninger på naturmangfold, se kapittel 3.2.

Viser til at naturmangfoldlovens §§ 8–12 er svart ut i planbeskrivelsen.

Tiltaket med mudring og sideforflytning av muddermasser er søknadspliktig i henhold til Forurensningsloven og Statens vegvesen har dialog med Forurensningsseksjonen ved Statsforvalteren i Troms og Finnmark.



Figur 24: Mudringskart. Sør er mot venstre på kartet.

Fylkeskommunen i Troms og Finnmark 19.12.2022

Fylkeskommunen viser til at de er enig i vurderingen om at endringene kan gjøres etter forenklet prosess og har ingen merknader til selve endringene.

Kommentar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

Fiskeridirektoratet 19.12.2022

Fiskeridirektoratet viser til at det er registrert gytefelt for torsk i Ramfjorden. Gytefeltet er registrert som lokalt viktig med middels eggmengde og noe tilbakeholdelse av egg. Fiskeridirektoratet fraråder at tiltak, som kan påvirke gytesuksess, gjennomføres i gyte- og larveperioden for fisken, dersom sjødeponi er i eller i nærheten av gyteområder. Dersom plasseringen av sjødeponi beholdes, bør planbestemmelsene oppdateres. Dette vil skape forutsigbarhet for senere behandling av søknad om tillatelse til dumping i deponiområdet. Fiskeridirektoratet anbefaler at det tas inn en bestemmelse som ivaretar hensynet til gytesuksess for kysttorsken.

Fiskeridirektoratet skriver videre at det foreslåtte deponiområdet ved Hans Larsa-neset ligger nær områder som kan være viktige oppvekstområder for fisk. I Nordbotn er det registrert viktige bløtbunnsområder. Det gis også en beskrivelse av ruglbunn.

Kommentar fra Statens vegvesen

Plasseringen av sjødeponi/areal til sideforflytning av muddermasser er beholdt. Det skal tas hensyn til torskens gyteperiode og dette forankres i planbestemmelsen knyttet til områdebestemmelsen *Bygge- og anleggsområde #2*.

Når det gjelder bløtbunnsområdene i Nordbotn er det viktig å presisere at sideforflytningen/fortrengingen av muddermasser ved Hans Larsa-neset gjøres på sjøbunnen ca. kote – 33. Dette vil si at det ikke er snakk om å slippe masser ut på havoverflaten. I tillegg er det lav strøm i området og dette fører til minimal spredning av sedimentene/finstoffene ut over arealet nedenfor det aktuelle vegarealet. Ålegresset som er registrert på nordsiden av Ramfjorden vil derfor bli svært lite berørt av dette tiltaket.

Når det gjelder ruglbunn så har Statsforvalteren vurdert at den omtalte ruglbunnen ikke er å anse som et viktig naturområde. Det gjøres likevel noen endringer av anleggsgjennomføringen mellom Ytterkobbneset og Kjørneset slik at en mindre mengde muddermasser sideforflyttes i området det er registrert ruglbunn. Se kommentar til Statsforvalterens innspill til planoppstart. Ved Hans Larsa-neset er det ikke mulig å gjennomføre tilpasninger ettersom det her skal etableres bru med tilhørende utfylling i sjø. Dette arealet er allerede regulert til i vedtatt reguleringsplan for E8 Sørbotn-Laukslett (arealformål annen veggrunn – teknisk anlegg, o_SVT1).

5 Vedlegg

Planforslaget består av planbeskrivelse (dette dokumentet), revidert plankart og reviderte planbestemmelser. Vedlegg til disse plandokumentene er:

- Vedlegg 1. Skredfaglig rapport, reguleringsplan 2020. B11172-SKRED-01
- Vedlegg 2. B11667-SKRED-01. Skredfaglig prosjekteringsrapport av støtteforbygninger ved Storkollen. K02 E8 Sørbotn-Laukslett.
- Vedlegg 3. B11667-SKRED-03. Skredfaglig prosjekteringsrapport
- Vedlegg 4. Rapport visuell naturtypekartlegging på to områder i Ramfjorden, juni 2022. APN 64080.
- Vedlegg 5. Oppdatert C-tegning. Steinbakkelva-Skredelva. C005_
- Vedlegg 6. Oppdatert C-tegning. Hesteløype, Sakariasjorda. C010_
- Vedlegg 7. Teknisk tegning. Mudringskart med plangrenser, Ramfjordbrua.
- Vedlegg 8. Teknisk tegning. Mudringskart med plangrenser, Ytterkobbeneset-Kjørneset.
- Vedlegg 9. Endelig marinarkeologisk vurdering, E8 Sørbotn-Laukslett. 26.05.21.
- Vedlegg 10. Miljøgeologisk undersøkelse av sjøbunnsedimenter. 19.11.2020
- Vedlegg 11. Innkomne innspill til planoppstart



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag