



Planprogram til reguleringsplan fv.91 Breivikeidet bru - Hov

Kommune: Tromsø

INNHold

1.	INNLEDNING	2
2.	HVA ER ET PLANPROGRAM	3
3.	BESKRIVELSE AV PROSJEKTET	3
3.1	Planområdet	3
3.2	Bakgrunn for planarbeidet	4
3.3	Målsetting for planarbeidet	5
3.4	Valg av vegstandard	5
4	RAMMER OG PREMISSE FOR PLANARBEIDET	6
4.1	Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging	7
4.2	Regional transportplan	8
4.3	Planstatus for området	8
4.4	Andre rammer og føringer	8
5	UTREDNINGSTEMA OG PROBLEMSTILLINGER	8
5.1	Alternativer som foreslås utredet	9
5.1.1	0-alternativet	9
5.1.2	Alternativ 1 Utbedring	9
5.1.3	Alternativ 2 Ny veg	9
5.2	Metode	9
5.3	Prissatte konsekvenser	9
5.3.1	Støy	9
5.3.2	Lokal luftforurensning	10
5.3.3	Samfunnsøkonomisk nytte	10
5.3.4	Geoteknikk	11
5.4	Ikke-prissatte konsekvenser	12
5.4.1	Metode	12
5.4.2	Nærmiljø og friluftsliv	13
5.4.3	Naturmiljø	14
5.4.4	Kulturminner og kulturmiljø	16
5.4.5	Landskapsbilde	17
5.5	Risiko- og sårbarhetsanalyse	19
5.6	Tema som skal behandles i planbeskrivelsen	20
6	PLANPROSESS OG MEDVIRKNING	20

1. INNLEDNING

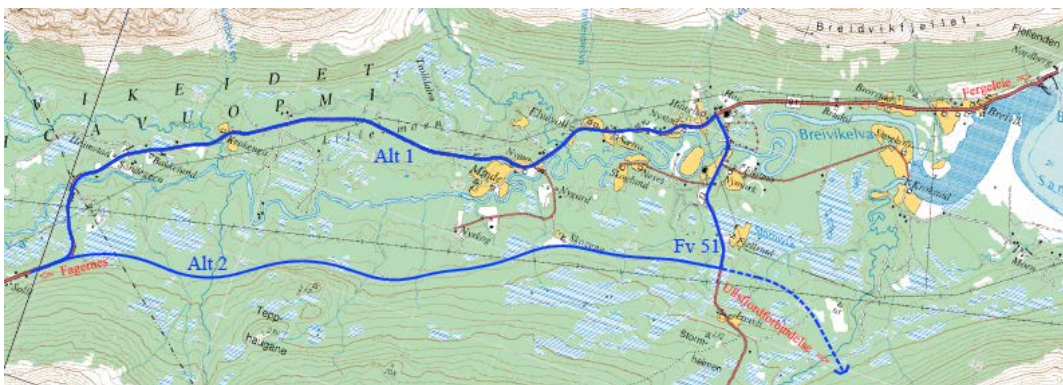
Statens vegvesen har med hjemmel i plan- og bygningsloven §§ 3-7 og 12-8 startet arbeidet med å utarbeide en detaljregulering for fv. 91, strekningen Breivikeidet bru - Hov i Tromsø kommune. Planarbeidet omfattes av forskrift om konsekvensutredning.

Bakgrunnen for planarbeidet er at arbeidet med ny Breivikeidet bru ble stoppet på grunn av setninger og vanskelige grunnforhold. Det skal vurderes om brua skal bygges opp på samme sted og vegen skal utbedres eller det skal lages veg i ny trasé.

Forslag til planprogram sendes derfor på høring og legges ut til offentlig ettersyn samtidig med varsel om oppstart av planarbeidet.

Formålet med planarbeidet er å fastsette areal for sikker vegforbindelse over Breivikeidet, fra Breivikeidet bru til Hov.

Det foreslås utredet 2 alternativer. Alternativ 1 er utbedring av eksisterende veg, alternativ 2 er ny trasé på andre siden av dalen (se kart). I løpet av planprosessen vil vi få avklart hvilket alternativ som skal planlegges ferdig.



Statens vegvesen viser til forprosjekt Fv.91 Breivikeidet bru – Hov 1. november 2012 hvor det ble gjennomført en konsekvensvurdering. Denne gir et godt kunnskapsgrunnlag som vil ligge til grunn for arbeidet med konsekvensutredning som del av planarbeidet. Det vil likevel bli utført supplerende undersøkelser/utredninger på alle tema. Fagfeltene geoteknikk og naturmiljø vil få et særlig fokus.

Forslag til planprogram er sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i fra 12.06.2013 til 19.08.2013. Dokumentene er tilgjengelig på vår nettside [Vegprosjekter - vegvesen.no](http://Vegprosjekter-vegvesen.no) og på kommunens nettside www.tromso.kommune.no.

Tirsdag 18.06 2013 er det informasjonsmøte om planarbeidet. Møtet skal være på Breivikeidet samfunnshus.

Innspill til planprogrammet dvs. formål, alternativer, behov for utredninger eller opplegget for medvirkning sendes skriftlig innen 19. 08. 2013 til:

Statens vegvesen Region nord, Postboks 1403, 8002 Bodø eller firmapost-nord@vegvesen.no

2. HVA ER ET PLANPROGRAM

Et planprogram er egentlig en plan for prosessen og planleggingen.

Planprogrammet utgjør første steg i arbeidet med detaljregulering for fylkesveg 91 Breivikeidet bru - Hov.

Planprogrammet skal klargjøre formålet med planarbeidet og avklare rammer og premisser for den videre prosessen. I dette høringsutkastet til planprogram foreslås det hvilke tema og problemstillinger som bør løses i planarbeidet, opplegg for informasjon og medvirkning, og hvilke utredninger som anses nødvendige for å gi et godt beslutningsgrunnlag.

Dersom berørte regionale og statlige myndigheter på grunnlag av forslag til planprogram vurderer at planen kan komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale hensyn, skal dette framgå av uttalelsen til forslaget til planprogram. Regionale og statlige myndigheter skal så langt det er mulig ta stilling til om planforslag bør fremmes, hva som i tilfelle bør utredes og hvilke avbøtende tiltak som bør vurderes (jf. lovkommentaren til §4.1 i plan- og bygningsloven).

3. BESKRIVELSE AV PROSJEKTET

3.1 Planområdet

Planområdet ligger langs fylkesveg 91 og 51, på Breivikeidet i Tromsø kommune, fra litt sør for Breivikeidet bru til kryss på Hov. Planområdet omfatter et belte på ca. 100 meter på hver side av eksisterende veg (fv.91 og fv.51) og langs ny veg på andre siden av elva, som vist på skisse side 2.

Planavgrensningen er gitt tilstrekkelig størrelse for sikkert å få med alt areal som kan tenkes å bli fysisk berørt av tiltaket, enten som nytt vegareal med nødvendig sideareal eller areal som det kan være behov for å kunne bruke midlertidig i en anleggsfase. Bredden på 200 meter gir tilstrekkelig rom for mindre justeringer av veglinja i planarbeidet fram mot endelig reguleringsplan.

I forbindelse med konsekvensutredningen vil influensområdet for visse tema gå utenfor planavgrensningen. Det vil gjelde registreringer som ikke krever inngrep av noe slag, for eksempel registrering av fuglelivet i nærområdene.

Planarbeidet er et resultat av at påbegynt arbeid med ny Breivikeidet bru måtte stoppes i 2010 på grunn av store setninger og vanskelige grunnforhold. Planområdet omfatter to ulike alternativer til vegtrasé.

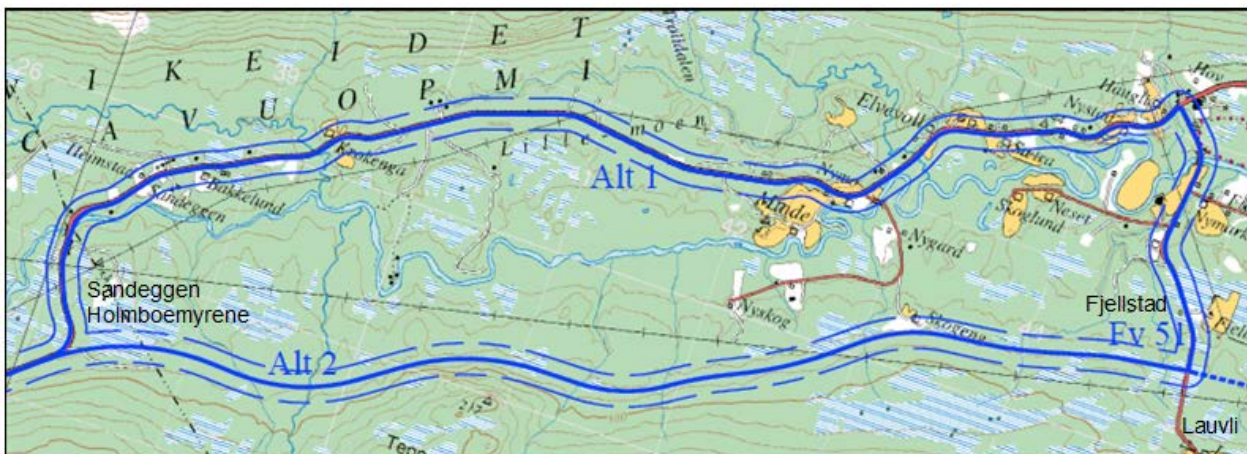
Breivikeidet er en ca. 20 km lang flat U-formet dal. Dalen rammes inn av fjell på opptil 1000 meters høyde, og omslutes av skogkledde fjellsider opp til skoggrensa på ca. 300 m.o.h. I nordvest er fjellsiden formet som en nesten sammenhengende bratt skrent, men i sørvest er liene slakere og oppbrutt av mindre dalfører og terrasser. Dalbunnen består av

løsmasseavsetninger hvor Breivikelva meandrer, og der bekkene har gravd seg ned og dannet bekkedaler/raviner med flate platåer imellom. Disse store og små formene skaper linjer og drag i landskapet som har betydning for om vi velger en linjeføring som følger landskapets hovedlinjer, eller om vi vil skape en kontrast til disse.

Langs eksisterende vegtrasé ligger det noen boliger og fritidsboliger, samt noen gårdsbruk. Området der ny linje er tenkt er stort sett i uberørt terreng. Det er mange relativt små og smale eiendommer i planområdet.

Alternativ 1 er langs eksisterende veg, og beskriver en utbedring av denne. Det må bygges to nye bruer, Breivikeidet bru der arbeidet ble stoppet i 2010, og Russevanka bru der det gikk kvikkleireskred rett ved siden av vegen i 2011 og 2012. I tillegg må det rettes ut svinger og bakker og hele vegen må breddeutvides, forsterkes og få ny asfalt. Utbedringene av eksisterende veg vil medføre at det må gjennomføres større tiltak i nærområdene til hovedelva i det verna Breivikelvassdraget.

Alternativ 2 er veg i ny trasé på andre siden av dalen, fra Sandeggen/Holmboemyrene til fv.51 mellom Fjellstad og Lauvli. I tillegg må da vegen langs fv.51 fra Hov til ny veg, ca. 1,8 km, utbedres. Langs ny trasé er det så langt vi kjenner til i dag ingen geotekniske problemområder. Imidlertid blir det da en ny veg i et terreng som ikke er berørt av store inngrep i dag, og i et område som er innenfor nedslagsfeltet for det vernede vassdraget. Det er reibeiteområder og flyttleier for rein i planområdet. Den eksisterende vegen over Breivikeidet vil da bli en lokalveg. Breivikeidet bru vil i dette alternativet mest sannsynlig ikke bli erstattet, trafikken vil da gå om ny trasé og tilbake fra Hov.



Massetak og deponi må vurderes i konsekvensutredningen.

3.2 Bakgrunn for planarbeidet

Planarbeidet ble igangsatt etter et forprosjekt som har vært gjennomført etter bestilling fra Troms fylkeskommune til Statens vegvesen, med bakgrunn i vedtak i fylkestinget 20.03.2012. Dette som et resultat av at påbegynt arbeid med ny Breivikeidet bru måtte stoppes i 2010 på grunn av store setninger og vanskelige grunnforhold. Vegen over Breivikeidet er i dag i dårlig

stand og må utbedres, spesielt med tanke på en framtidig Ullsfjordforbindelse, der vegen er viktig i forbindelsen mot Nord-Troms og videre nordover.

Før vi går videre med om Breivikeidet bru skal gjenbygges på samme sted, må vi se på hvor vegen over Breivikeidet skal være i framtida, og vi må få fram nok opplysninger om de ulike alternativene til å kunne foreta et valg.

Det er store geotekniske utfordringer i planområdet, spesielt langs eksisterende veg og nederst mot elva. Det er registrert kvikkleire i flere områder, og årsaken til at arbeidet med Breivikeidet bru måtte stoppes var høyt poretrykk og utstrømming av grunnvann og sedimenter, noe som førte til store setninger. Midt i dalen går Breivikelva, der vassdraget er vernet. Både geotekniske forhold og vernet vassdrag har stor betydning for valg av trasé.

I forprosjektet ble ny Breivikeidet bru og utbedring av eksisterende veg (alternativ1) sammenlignet med å bygge ny veg på andre siden av Breivikelva (alternativ 2). Rapporten viste estimerte kostnader og tidsløp for planlegging på de ulike alternativer. Rapporten anbefalte at begge alternativer må planlegges videre, siden ingen av alternativene pekte seg ut som et klart valg.

ÅDT på strekningen er i dag 1030, med tungbilandel på 8 %, dette er målt nært Fagernes. ÅDT i 2038 er beregnet til 1245 kjøretøy pr. døgn. Beregnet vekst fra 2012 til 2038 er 20,8 %. Av dette går 425 til ferga over Ullsfjord og 150 til Sjursnes, resten er lokaltrafikk. Fartsgrense er 80 km/t. Kurvaturen og vegbredden er ikke tilfredsstillende på strekningen.

Langs hele strekningen er det problematiske grunnforhold med silt og leire, noe som fører til at bæreevnen på strekningen ikke er tilfredsstillende og vegen har stedvis dårlig dekke og er deformert og sporete. Dette fører til dyrt vedlikehold.

Siden 2003 har det vært registrert én trafikkulykke med lettere personskaide på strekningen.

Det har gått snøskred i Slipsteindalen (Russevanka) i 1997, skredet tok et hus og to personer omkom. Skredet her er spesielt og går svært sjelden, kanskje sjeldnere enn hvert 100. år. Ellers er det ikke registrert snøskredområder langs eksisterende veg på strekningen. For ny trasé må eventuell skredfare utredes. I skredfarekart er det markert område for skredfare. Vi er ikke kjent med at det har gått snøskred i området til ny trasé, og vegetasjon i området viser heller ikke tegn til det.

3.3 Målsetting for planarbeidet

Målet med prosjektet er at fylkesvegen skal gi god framkommelighet, god regularitet og bli trygg for trafikantene å ferdes på. Vegen skal gi forbedret beredskap regionalt.

3.4 Valg av vegstandard

Trafikkmengden (ÅDT) på strekningen er i dag 1030 kjøretøy pr. døgn. Tungbilandelen er 8 %. ÅDT i prognoseåret 2038 er beregnet til 1245, uten korreksjon for økt trafikk ved en eventuell Ullsfjordforbindelse.

Vegnormalene (Håndbok 017 Veg- og gateutforming, 2008) beskriver hvilken vegstandard som skal legges til grunn ved planlegging og bygging av veg. Standarden bestemmes ut fra vegens funksjon, ÅDT og fartsgrense.

Trafikkmengden i prognoseåret skal legges til grunn for dimensjoneringen av vegen. I følge vegnormalene skulle vegen vært planlagt som hovedveg med dimensjoneringsklassen H1 med fartsgrense 80 km/t og vegbredde 6,5 meter for ÅDT opp til 1500.

Ut fra vegens framtidige funksjon er likevel dimensjoneringsklasse H2 med vegbredde på 7,5 meter foreslått i prosjektet som grunnlag for linjeføring og kostnadsberegning. Denne vegklassen er for hovedveger med ÅDT mellom 1500-4000 og vil være i stand til å takle framtidig større behov for regional transport og for økt aktivitet i nordområdene.

Dersom Ullsfjordforbindelsen realiseres kan en forvente at noe av trafikken som i dag går fra Tromsø via Nordkjosbotn og E6 overføres til fv.91. I en utredning laget av Statens vegvesen i 1994 ble det beregnet at denne trafikken utgjorde gjennomsnittlig 300 kjøretøy pr. døgn i 1993-nivå.

For H2-veg gjelder blant annet dette:

Standardklasse:	H2 Hovedveger, ÅDT 1500 - 4000 og fartsgrense 80 km/t
Vegtype:	Antall avkjørsler begrenses
Vegbredde:	7,5 m, to kjørefelt med midtlinjeoppmerking
Dimensjonerende typekjøretøy:	VT (vogntog)
Maksimal stigning:	8 %
Helårs bæreevne:	10 tonn (Bk10)
Tilknytninger:	Kryss bygges som T-kryss eller rundkjøring

Valg av vegstandard danner grunnlaget for beregninger og analyser som gjøres i planen.

Gang- og sykkelveg

For hovedveger i dimensjoneringsklasse H2 angir vegnormalene at langsgående gang- og sykkelveg bør etableres der potensialet for gående og syklende overstiger 50 i døgnet, eller strekninga er skoleveg. I dette området er det ikke grunnlag for den mengden gående og syklende og vegen er heller ikke skoleveg, derfor planlegges det ikke gang- og sykkelveg i dette prosjektet

4 RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET

I dette kapitlet gis det en oversikt over relevante planer, retningslinjer etc som inneholder arealpolitiske føringer som vil stå sentralt i utarbeidelsen av detaljreguleringen av fv. 91 Breivikeidet bru - Hov.

4.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Regjeringen har fastsatt nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging (T-1497, 2011). Hensikten er å gjøre planleggingen mer målrettet og sikre at viktige nasjonale interesser blir ivarettatt.

Samferdsel og infrastruktur

«Det overordnede målet for regjeringens transportpolitikk er i henhold til Nasjonal transportplan 2010 – 2019 å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.»

I distriktene er det av kollektivtransport kun enkelte båtruter i tillegg til bussene. Derfor går i praksis mesteparten av trafikken langs vegene, det er ikke alternativer. For vegen over Breivikeidet er hensynet til en sikker veg i et lengre perspektiv en faktor vi må vektlegge. Vegen har stor betydning regionalt, og ved en framtidig Ullsfjordforbindelse vil denne vegen bli enda viktigere. Dette er den korteste vegen mellom Nord-Troms og Tromsø, og det er av stor betydning at vi har en sikker veg med god kvalitet her.

For å sikre bosetning i distriktene i Nord-Troms og opprettholde levende og aktive miljøer er det viktig at det er gode helsetjenester tilgjengelig. Man må derfor i tillegg til lokale helsesentre ha gode muligheter til å kunne komme raskt til sykehuset i Tromsø.

All ny infrastruktur skal utformes etter prinsippet om universell utforming. I tillegg er det behov for å vurdere tiltak med sikte på oppgradering av eksisterende holdeplasser til samme standard.

Natur, kulturmiljø og landskap

I de nasjonale forventningene er det også pekt på at: *«Regjeringen forventer at planleggingen bidrar til å unngå nedbygging av viktige naturtyper, friluftsområder, kulturlandskap og dyrka mark, og inngrep i viktige kulturminner og kulturmiljø. Prosjekter med stor negativ konsekvens for naturmangfold bør i utgangspunktet ikke gjennomføres, og nye traséer bør der det er mulig legges utenfor biologiske viktige områder og truet natur.»*

Over Breivikeidet har vi utfordringer i forhold til at den sikre traséen med hensyn til grunnforhold (alternativ 2) går i et område med vernet vassdrag og uberørt natur. I henhold til forventningene bør ikke slike områder bygges ut dersom naturmangfoldet tar skade.

Naturmangfold vil være ett av utredningstemaene beskrevet i kapittel 5. Utredningene skal avklare om det er mulig å få en framtidig god veg uten å måtte legge vegen i ny trasé. Men også for utbedring av eksisterende veg vil man måtte ha tiltak i uberørt natur og nær hovedløpet i elva.

4.2 Regional transportplan

Prosjektet er ikke omtalt i inneværende fylkesvegplan. Fylkesvegplanen erstattes av en regional transportplan som skal vedtas i 2014, og dette prosjektet er innmeldt som behov i denne planen. Man vet ikke nærmere før vedtak kommer om når prosjektet kan bli gjennomført.

4.3 Planstatus for området

Hele planområdet, slik det er beskrevet foran, er i kommuneplanens arealdel (vedtatt 28. september 2011 av Tromsø kommunestyre) lagt ut som landbruks-, natur-, friluft- og reindriftsområde. Videre er det fastsatt bestemmelser med byggeforbud langs hovedstrengen av vassdraget. Dette gjelder i et 100 meter bredt belte ut til hver side av elva. I praksis vil det si at tiltak nevnt i plan- og bygningslovens § 20-1, herunder anlegg av veg, ikke er i samsvar med kommuneplanens arealdel. En utbedring av dagens fylkesveg på strekningen, med breddeutvidelse og endringer av vegens horisontalkurvatur, vil bli så stort at det ikke kan skje før det foreligger en godkjent reguleringsplan for tiltaket, jfr. plan- og bygningslovens § 12.1.

Innenfor planområdet foreligger én reguleringsplan, Breivikeidet bru, utarbeidet av Statens vegvesen, denne ble godkjent av Tromsø kommune ved vedtak i kommunestyret den 29. april 2004, planid 1593. Planen omfatter ny bru over Breivikelva (Storelva) og tilhørende omlegging av fylkesvegen over en strekning på 400 m. Arbeidene ble påbegynt i 2009 og stoppet i 2010. En eventuell slutføring av Breivikeidet bru på samme sted som den er i dag er i stor grad i tråd med reguleringsplanen av 2004, med behov for noen mindre endringer.

Planområdets status som landbruks-, natur-, friluft- og reindriftsområde innebærer også at bygging av ny veg i henhold til alternativ 2 ikke kan skje før det foreligger en godkjent reguleringsplan for tiltaket.

4.4 Andre rammer og føringer

- Forskrift om rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag (1994-11-10 nr 1001) gir føringer på utredning og vurdering av inngrep, både innenfor 100-metersbeltet og for nedslagsfeltet som helhet.
- I store deler av området er det påvist kvikkleire. Tiltak i kvikkleireområder må vurderes opp mot NVEs veileder Vurdering av områdestabilitet ved utbygging på kvikkleire og andre jordarter med sprøbruddsegenskaper, også kalt «Kvikkleireveilederen».

5 UTREDNINGSTEMA OG PROBLEMSTILLINGER

Planprogrammet inneholder en vurdering av behovet for, og eventuelle forslag til:

- Nærmere undersøkelser før gjennomføring av planene
- Undersøkelser og tiltak med sikte på å klargjøre de faktiske virkninger av gjennomføringen

Det er kun tema som antas å ha beslutningsrelevans som utredes i planarbeidet. Det skilles mellom tema som skal utredes særskilt gjennom planbeskrivelsens kapittel 8 «*Konsekvensutredningen*», og tema som skal behandles gjennom planbeskrivelsens kapittel 6 «*Virkninger av planforslaget*».

5.1 Alternativer som foreslås utredet

5.1.1 0–alternativet

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 «*0-alternativet*». Her skal man altså vurdere konsekvensene av at planlagt tiltak ikke blir gjennomført.

0-alternativet er dagens veg med ny Breivikeidet bru. I tillegg vet vi at ytterligere tiltak må gjøres på vegen i løpet av relativt kort tid, det det måtte bygges ny Russevanka bru innen 10-15 år, og vegen må forsterkes, breddeutvides og få ny asfalt, men dette er foreløpig ikke med i vedtatte planer.

5.1.2 Alternativ 1 Utbedring

Alternativ 1 er utbedring av eksisterende veg.

5.1.3 Alternativ 2 Ny veg

Alternativ 2 er veg i ny trasé på andre siden av dalen.

5.2 Metode

Utredningen utføres med utgangspunkt i Forskrift for konsekvensutredning og Statens vegvesen håndbok 140 «*Konsekvensanalyser*».

5.3 Prissatte konsekvenser

Med prissatte konsekvenser menes konsekvenser som det finnes metoder for å sette en pris på i kroner.

5.3.1 Støy

Støy utgjør et av de største miljøproblemene i forbindelse med vegtrafikken. Støy kan virke negativt på helsen, skape mistrivsel, føre til atferdsendringer, forstyrre tale og oppleves som en plage. Søvnforstyrrelser utgjør den alvorligste plagen.

Konsekvensene av støy er for en stor del prissatt og inngår som en del av et tiltaks nytte-kostnadsanalyse, men har også virkninger som ikke er prissatt i gjeldende metodikk. Støy på uteplass og konsentrasjoner av luftforurensning i forhold til nasjonale mål, skal inngå i vurderingene for nærmiljø og friluftsliv i kapittel 5.4.

Miljøverndepartementets retningslinjer til Plan- og bygningsloven om behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2012 og håndbok 140 (Konsekvensanalyser) vil ligge til grunn for beregninger og videre detaljregulering.

5.3.2 Lokal luftforurensning

Lokal luftforurensning fra vegtrafikk, særlig svevestøv (PM10) og NO₂, kan være et problem i byer og tettsteder med stor trafikk eller luftstagnasjon. Det er ikke relevant i dette planområdet.

5.3.3 Samfunnsøkonomisk nytte

De prissatte konsekvensene skal vurderes samlet i en nytte-/kostnadsanalyse. Nytte-/kostnadsanalyse er en beregning av den nytte og de kostnader, målt i kroner, som et tiltak gir opphav til. Det teoretiske grunnlaget for nytte-/kostnadsanalysen er beskrevet i handbok 140. I nytte-/kostnadsanalysen veies kostnader forbundet med tiltaket opp mot de nyttevirkinger det samme tiltaket gir.

Nytte-/kostnadsanalysen gjennomføres med bruk av beregningsprogrammet EFFEKT

Det skal utarbeides kostnadsoverslag for samtlige alternativ. Utarbeidelse og kvalitetssikring av kostnadsoverslag skal skje i henhold til «*håndbok 217: Anslagsmetoden, utarbeidelse av kostnadsoverslag*». Ved utarbeidelse av kostnadsoverslag vil det bli satt ned en kostnadsgruppe internt i Vegvesenet som skal bestå av flere personer med faglig kompetanse på de felt de ulike alternativene vil omfatte. Det er utviklet et eget dataprogram, ANSLAG, som verktøy for beregningene.

Kostnadsberegningen skal ha en nøyaktighet på +/- 10 %. Følgende vil bli utredet:

Trafikant og transportbrukernytte

- Tidskostnader
- Kjøretøyavhengige kostnader
- Utrygghetsfølelse for gående og syklende

Operatørnytte

- Kollektivselskaper
- Andre private aktører

Budsjettvirkning for det offentlige

- Investeringskostnader
- Drifts- og vedlikeholdskostnader
- Overføringer
- Skatteinntekter
- Ulykkeskostnader
- Støy og luftforurensning

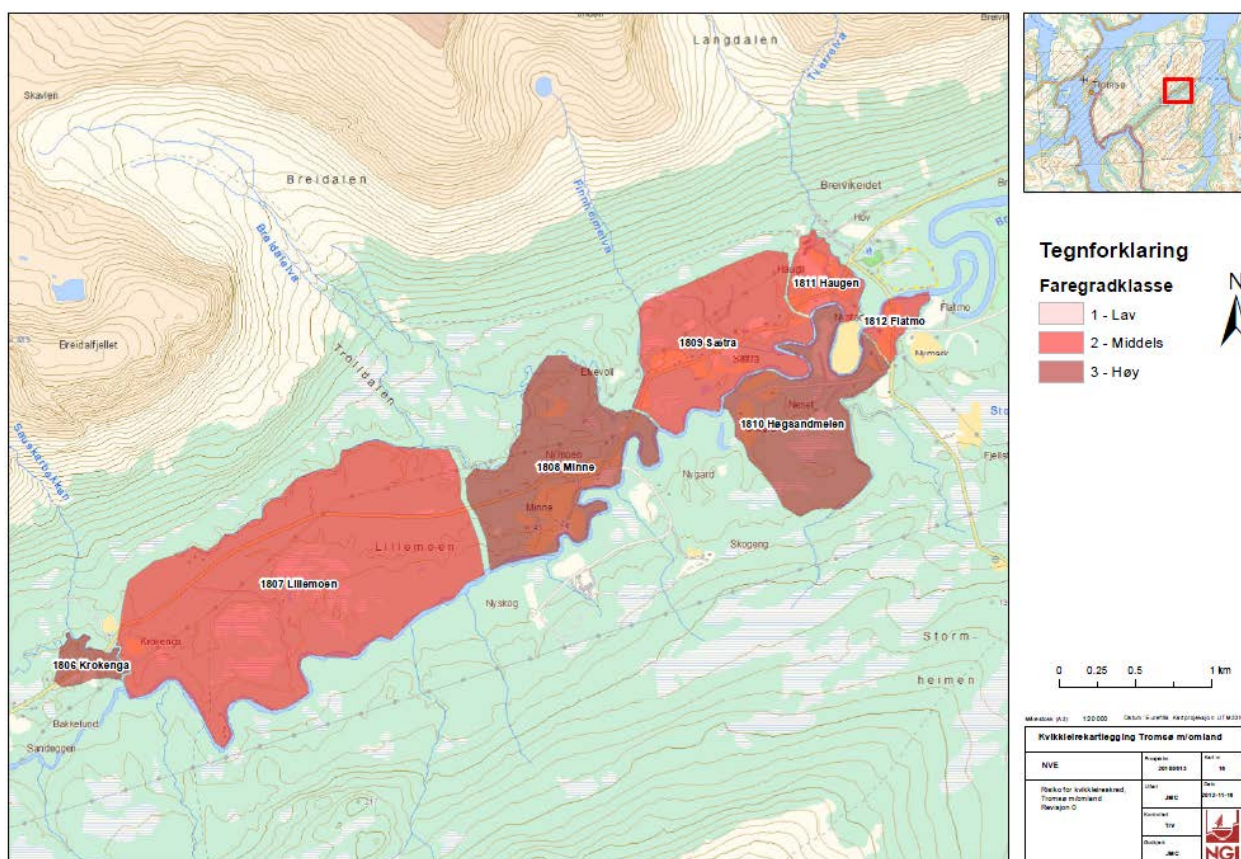
5.3.4 Geoteknikk

Det er gjort en god del grunnundersøkelser og vurderinger i området fra før. Generelt kan man si at grunnforholdene er krevende langs store deler av alternativ 1, mens stort sett gode og forutsigbare langs alternativ 2.

I 2012 ble det utarbeidet en generell kvikkleirekartlegging for Tromsø kommune. Oppdragsgiver er NVE, og rapporten er utarbeidet av NGI. Kartlegginga er utført gjennom en standardisert metodikk, og er basert på grunnundersøkelser fra blant andre Statens vegvesen.

Kartlegginga resulterte i rapporten «Kvikkleirekartlegging – Tromsø m/omland», nummer 20100613-01-R datert 16. november 2012.

Rapporten markerer hele strekningen fra Krokengen/Russevanka til Hov samt noen meter langs Fv51 i faregradsklasse «middels» og «høy». Kartleggingen er utført på relativt grovt nivå, og for å være sikre på konklusjonen ønskes i dette planarbeidet en noe grundigere vurdering av både eksisterende stabilitetsforhold og omfanget av eventuelle nødvendige sikringstiltak.



Figuren viser utdrag fra rapport Kvikkleirekartlegging – Tromsø m/omland, NGI 2012

Alternativ 1:

At eksisterende veg går i flere kvikkleiresoner innebærer at totalstabiliteten av området må vurderes – ikke bare vegens nærområde. Siden dette er et svært stort område med store høydeforskjeller og skiftende grunnforhold vil en total vurdering av området bli svært kostbart. Det er derfor et mål å videre utrede nok til å ha et godt nok beslutningsgrunnlag i trasévalget.

I tillegg kommer problemene ved selve Breivikeidet bru. Problemene som har oppstått der er lokale. Årsaken til problemene var at høyt vanntrykk i grunnen vasket ut silt (kornstørrelsen mellom sand og leir). Denne kornfraksjonen transporteres lett av vann, og når transporten først har begynt har det vist seg svært vanskelig å stoppe den. Kvikkleireproblematikken er ikke relevant her, men problemene viser imidlertid tydelig hva som potensielt kan oppstå flere steder langs Breivikelva. De store løsmasseavsetningene med skiftende jordarter kombinert med høye fjellsider og stor vanntilgang vil kunne gi tilsvarende problemer mange steder.

Den mest brukte og trolig best egnede sikringsmetoden mot kvikkleireskred er å endre terrenget ved å minske høydeforskjeller og å slake ut skråninger. I områder med høyt vanntrykk i grunnen kan man da risikere å starte nye utvaskinger som dem vi så ved Breivikeidet bru og slik sett bare gjøre situasjonen verre.

Alle disse momentene må vurderes opp mot hverandre. Mulige sikringstiltak i området må konkretiseres og vil trolig gi svært store terrenginngrep med stor masseflytting av finkornige masser. Massene må videre deponeres et sted, og alt i alt vil trolig kostnadene og de landskapsmessige konsekvensene bli svært store.

Alternativ 2:

For alternativ 2 anses kunnskapsgrunnlaget å være godt nok til at man kan foreta et trasévalg her. Om man ender opp med å velge denne traséen må det likevel påregnes behov for mer grunnundersøkelser også her før endelig linjeføring og reguleringsplan fastsettes.

Fv51:

Området ved Hov bru ligger også i en kvikkleiresone. Brua er i dag slitt og må byttes innen relativt få år. Uansett hvilken trasé som velges vil man måtte forholde seg til denne vegen, så også stabilitetsforholdene for vegstrekningen mellom Hov og kryss mot alternativ 2 vurderes i dette prosjektet.

5.4 Ikke-prissatte konsekvenser

Med ikke-prissatte konsekvenser menes konsekvenser som det ikke finnes noen metode for å sette en pris på i kroner. Dette omfatter fagtemaene landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv, naturmiljø, kulturmiljø og naturressurser.

5.4.1 Metode

Som utgangspunkt benyttes standard metode for konsekvensanalyse definert i Statens vegvesens håndbok 140. Hvert enkelt KU-tema utredes etter følgende struktur:

1. **Områdets verdi:** Vurderes på en tredelt skala; liten-middels-stor
2. **Tiltakets omfang:** Vurderes på en femdelt skala fra «Meget stort negativt» til «Meget stort positivt». Omfanget vurderes i forhold til referansesituasjonen/alternativ 0.
3. **Tiltakets konsekvens:** For hvert utredningstema sammenholdes områdets verdi og tiltakets omfang, jf «Konsekvensvifta» i håndbok 140.

Verdi Ingen verdi	Omfang		
	Liten	Middels	Stor
Stort positivt			Meget stor positiv konsekvens (++++)
			Stor positiv konsekvens (+++)
Middels positivt			Middels positiv konsekvens (++)
			Liten positiv konsekvens (+)
Lite positivt Intet omfang			Ubetydelig (0)
			Liten negativ konsekvens (-)
Lite negativt			Middels negativ konsekvens (- -)
			Stor negativ konsekvens (- - -)
Middels negativt			Meget stor negativ konsekvens (- - - -)
Stort negativt			

Figuren viser konsekvensvifta (kilde: Statens Vegvesen. Håndbok 140)

Anleggsperioden skal også omtales.

Alle tiltak som inngår i investeringskostnaden, skal legges til grunn ved vurderingen av omfang. Andre tiltak som fagutreder foreslår kan omtales som avbøtende eller kompensierende tiltak.

5.4.2 Nærmiljø og friluftsliv

Nærmiljø defineres som menneskers daglige livsmiljø. Friluftsliv defineres som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. Begge disse definisjonene beskriver opphold og fysisk aktivitet i friluft knyttet til bolig- og tettstedsnære uteområder, byrom, parker og friluftsområder. Kunnskapsgrunnlaget som er brukt i forprosjektet vurderes som tilstrekkelig.

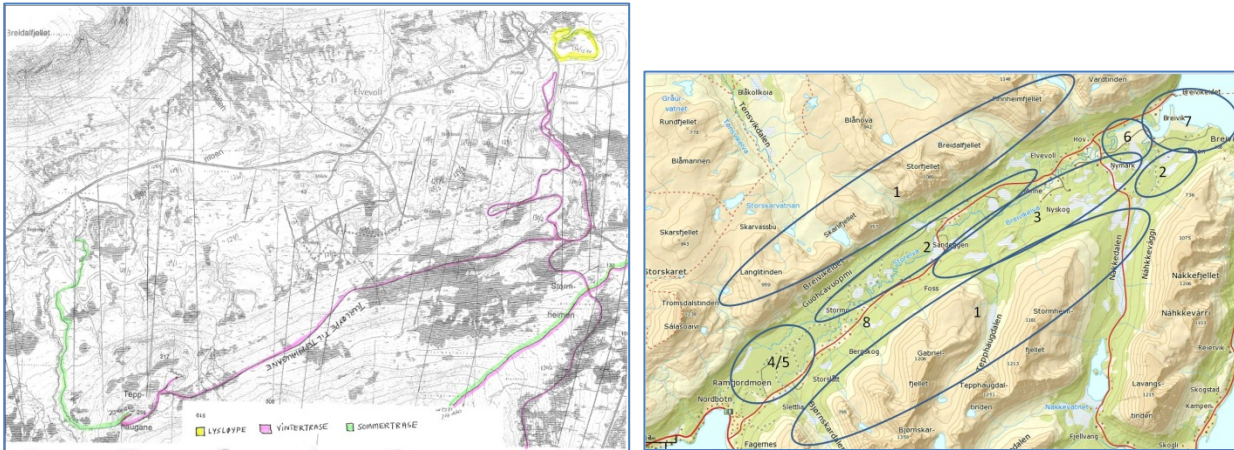
I forbindelse med forprosjektet ble det innhentet kunnskap om antall bebodde boliger i området og om bruk av arealene for friluftsliv. Det er ikke skole eller barnehage i det aktuelle området og heller ikke skoleveg. Støy ut over det som framkommer som tiltaksområde etter støysonekart behandles under tema nærmiljø.

Samlet vurdering:

Sammenstilling. Til slutt sammenstilles alle konsekvenser i en samlet vurdering. Her vil også tema som bearbejdes i «*Virkninger av planforslaget*» inngå i helhetsvurderingen.

Eventuelle avbøtende tiltak vurderes og foreslås.

Forprosjektet inkluderte kontakt med frilufsorganisasjoner og innspill fra disse som kom fram vil ligge til grunn for det videre arbeidet. Konkret gjelder dette informasjon fra Breivikeidet Idrettslag (tur- og skiløyper) og Ishavskysten Friluftsråd (viktige frilufsområder). I tillegg er VVV-rapport 2000 på tema friluftsliv informasjonskilde.



Kart over tur- og skiløyper og viktige frilufsområder (Breivikeidet Idrettslag og Ishavskysten Friluftsråd).

For tema nærmiljø og friluftsliv viste forprosjektet at alternativ 2 (ny veg) skilte seg positivt ut på grunn av den gunstige effekten på nærmiljø for nesten alle husstandene i planområdet. Denne positive effekten blir motvirket av den negative effekten for friluftsliv ved at noen stier og løyper blir sterkt berørt. Samlet sett ble konsekvens for alternativ 2 ingen til liten positiv konsekvens mens utbedringsalternativet fikk ingen til liten negativ konsekvens. Det må bemerkes at de uheldige virkningene for friluftsliv alternativ 2 i viss grad kan reduseres med avbøtende tiltak.

Innhenting av ytterligere informasjon på tema nærmiljø og friluftsliv:

- Bruken av elva og elvas nærområde for rekreasjon og fiske undersøkes nærmere.

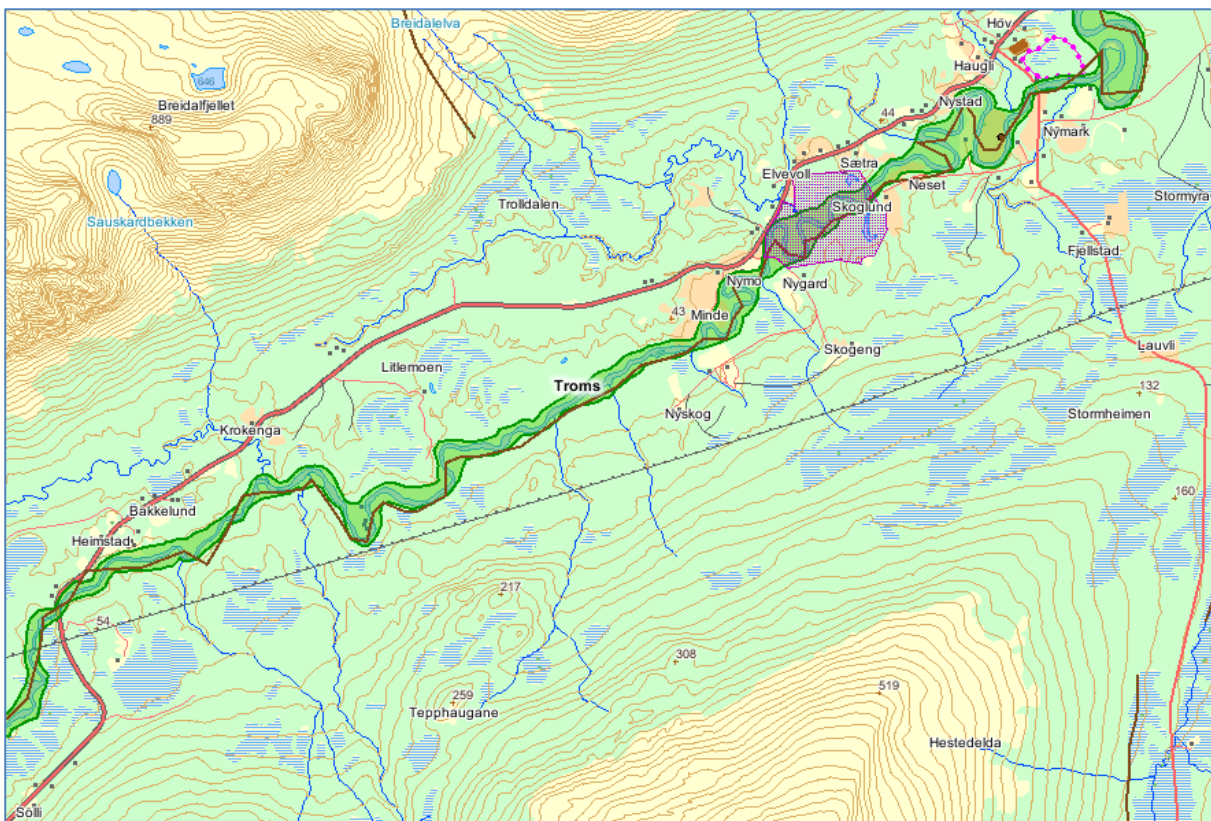
Avbøtende eller kompensierende tiltak skal omtales.

5.4.3 Naturmiljø

Temaet naturmiljø omhandler naturtyper og artsforekomster som har betydning for dyrs og planter levestruktur, samt geologiske elementer. Begrepet naturmiljø omfatter alle terrestriske (landjorda), limnologiske (ferskvann) og marine forekomster (brakkvann og saltvann), og biologisk mangfold knyttet til disse.

Det skal redegjøres for hvordan de miljørettslige prinsippene for offentlig beslutningstaking i §§ 8-12 i naturmangfoldloven er vurdert og fulgt opp. Kunnskapsgrunnlaget vil bli supplert med botaniske undersøkelser i en tilstrekkelig bred korridor langs begge alternativ.

Forprosjektet baserte seg på en rekke kilder som konsekvensutredninga vil bygge videre på. Dette gjelder kunnskap om naturmiljø i tilgjengelige kilder som naturbasen (Direktoratet for naturforvaltning), artskart (Artsdatabanken), lakseregisteret (Direktoratet for naturforvaltning) og NVE (data om verna vassdrag). Fylkesmannen i Troms og Tromsø kommune ble forespurt om opplysninger om vilt og naturtyper som ikke er lagt inn i naturbasen. Breivikelva er varig verna vassdrag og VVV-rapport 2000 har en relativt grundig gjennomgang av verneverdiene knyttet til vassdraget og nedslagsfeltet. Nymoen er tidligere foreslått som verneområde og lokaliteten var med i et forslag til verneplan for rik lauvskog. Det er laget et vegetasjonskart over Breivikeidet men dette stopper ved Sandeggen/Holmboemyrene og dekker ikke planområdet (kilde fylkesmannen i Troms). Lokalkjente er kontaktet for å gi supplerende opplysninger om viktige områder og trekkveier for elg, landbruk og utnytting av utmarka (jaktleder og medlem i viltnemnda og brøytesjåfør på strekinga). Naturforvalter hos Statens vegvesen har befart planområdet (13.06.2012 og 05.07.2012).



Naturtype langs elva (grønt). I dette går det et elgtrekk (brun strek). Tidligere foreslått verneområde ved Nymoen (rosa skravur). Kilde Naturbasen (Direktoratet for naturforvaltning).

Forprosjektet viste liten forskjell i konsekvens mellom alternativene. Ingen av dem får stor negativ konsekvens ut fra kjent kunnskap. Det er likevel helt ulike forhold som er grunnlaget for den negative konsekvensen. For utbedringsalternativet er det hensynet til den vassdragsrelaterte naturen (både naturtype og foreslått verneområde) kombinert med usikkerheten i omfangsvurderinga på grunn av særdeles ustabil/vanskelige grunnforhold som slår negativt ut. Det er vektlagt at naturtypen langs elva (kroksjøer, flomdammer og

meandrerende elvepart) er rødlistet som sterkt truet i Norsk rødliste for naturtyper (2011). For alternativ 2 (ny veg) er det i all hovedsak det at en åpner opp et tilnærmet urørt område som gir negativ konsekvens.

Innhenting av ytterligere informasjon på tema naturmiljø:

- Det vil bli gjort botaniske undersøkelser langs begge traséer i et belte på om lag 100 meter. Undersøkelsene vil gjelde karplanter, mose og lav og ha fokus på rødlista arter og rødlista naturtyper, samt freda arter.
- Begge traséer vil bli gjennomgått med tanke på hekkende fugl og da med et noe større undersøkelsesområde, spesielt for alternativ 2 (ny veg).

Avbøtende eller kompenserende tiltak skal omtales.

5.4.4 Kulturminner og kulturmiljø

Begrepet kulturmiljøer er definert som områder hvor kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng. Automatisk fredete kulturminner omfatter arkeologiske og faste kulturminner fra før 1537, samiske kulturminner eldre enn 100 år, og alle erklærte stående byggverk med opprinnelse fra før 1650, jr. lov om kulturminner § 4.

Kulturminner i planområdet

På Breivikeidet er det kjent og kartlagt et stort antall kulturminner fra forhistorisk tid. Tromsø kommune, Troms fylkeskommune og Sametingets kulturminneforvaltning har store interesser og forvalter store kulturminneverdier i området. For en mer inngående beskrivelse og oversikt over disse vises det til forprosjektrapporten.

Det ble i forprosjektet ikke avdekt noen direkte konflikter med kjente automatisk fredete kulturminner, men det er potensial for funn av slike for begge alternativene.

Bakgrunn og faglig utredning

I forprosjektet for temaet kulturminner- og kulturmiljø ble det påpekt at det ikke er gjort en fullverdig konsekvensvurdering av de aktuelle alternativene. Dette er det stilt krav om på reguleringsplannivå.

Ut fra den kunnskapen som forelå i forprosjektet ble de tre aktuelle traséalternativene i forprosjektet rangert. Forskjellen mellom de ulike alternativene var små sett i lys av gjeldene tema.

	Alternativ 1 a	Alternativ 1 b	Alternativ 2
Samlet konsekvens	-	-	--
Rangering	1	2	3

Fig. Konsekvensvurdering for kulturminner/kulturmiljø med rangering av alternativ i forprosjektet

Det ble i forprosjektet påpekt at dette er vurderinger som er gjort på et overordnet nivå og ut fra de kildene som da forelå. Dersom en går inn og registrerer etter kulturminner kan dette bildet endre seg.

Krav til utredningen av kulturminner- og kulturmiljø - reguleringsplan

Ettersom det skal utarbeides en full konsekvensvurdering av to alternativer er det en forutsetning at det gjøres befaringer / vurderinger i felt. Dette for å oppsøke og vurdere allerede kjente kulturminner og vurdere potensial for funn av hittil ikke kjente kulturminner på Breivikeidet.

Utredningen skal følge håndbok 140 når det gjelder metodikk og krav om utredning. Det skal og gjøres vurderinger i forhold til avbøtende tiltak. Slike tiltak skal eventuelt følges opp og føres videre i en ytre miljøplan.

Ettersom det på dette plannivået og trolig skal utføres arkeologiske registreringer (jfr. Kulturminneloven §9) eller kartlegginger fra Troms fylkeskommune og Sametingets kulturminneavdeling skal denne kunnskapen vurderes inn i konsekvensvurderingen. Arbeidet med konsekvensvurderingen løper parallelt med forvaltningen sine undersøkelser. Det legges opp til et tett samarbeid med disse etatene.

5.4.5 Landskapsbilde

Temaet landskapsbilde omhandler de visuelle kvalitetene i omgivelsene og hvordan disse endres som følge av et vegtiltak. Temaet tar for seg både hvordan tiltaket er tilpasset landskapet sett fra omgivelsene og hvordan landskapet oppleves sett fra vegen (reiseopplevelse).

Det er utarbeidet en egen temarapport for landskapsbildet (versjon fra oktober 2012) og dette kunnskapsgrunnlaget vurderes som godt nok. I denne fasen vil det imidlertid bli utført nødvendige suppleringer samt at vurderingene av alternativene vil bli utført på et likestilt og noe mer detaljert nivå. Dette kan endre konsekvensen beskrevet i forprosjektet.

Følgende deltema omhandles:

- Overordnet landform og terrengform
- Elver og vann
- Vegetasjon
- Bebyggelse
- Andre elementer av betydning for landskapsbildet

Dagens situasjon

Utfyllende beskrivelse av undersøkelsesområdet finnes i temarapporten for landskapsbilde (versjon fra oktober 2012).

Breivikeidet ligger i en storskala U-dal som er skogkledd med innslag av åpne myrpartier og jordbruksområder med gårdsbruk som gir utsikt og danner landskapsrom. Fjellskrenter og dalførene er fremtredende i det store landskapsbildet mens bekkedalene og ravinene som små

terrengformer er skjult av vegetasjon. Høyspentlinjer krysser dalen både på sør- og nordsidens telemaster følger stedvis dagens veg.

Reiseopplevelsen i dag varierer fra lange, flate strekninger gjennom naturlandskap og med steile fjellsider på strekningen Lillemoen, til et mer vidstrakt landskap med utsikt mot Lyngsalpene fra Minde og østover.

Konsekvenser av alternativene vurdert i forprosjektet

For landskapsbilde er målet at vegen skal underordne seg skalaen i landskapet, den skal ha en visuell forankring i stedets form og elementer, samt ikke forårsake skjemmende sår i terrenget.

Ved en minimumsutbedring av dagens veg vil ikke tiltakene forringe de visuelle kvalitetene i stor grad fordi veglinja følger dagens trasé. Utslaking av vegen enkelte steder kan derimot føre til disharmoni mellom småskala landskap og vegen. I forprosjektet ble dette alternativet rangert på 1. plass for temaet landskapsbilde.

Ved oppgradering av eksisterende veg til vegnormalstandard vil vegbredden øke og horisontal- og vertikalkurvaturen bli stivere. Generelt vil veglinja sprengte småskala landskap og føre til et betydelig større inngrep med høyere og flere eksponerte fyllinger og skjæringer. Skjæringene vil ligge som varige sår i landskapet, men vegetasjon vil på sikt skjule noen av inngrepene. På Lillemoen er det derimot flatt og veglinje vil kunne tilpasses landskapet. I forprosjektet ble dette alternativet rangert på 2.plass for temaet landskapsbilde.

Ved ny trasé vil vegen gå i «uberørt» terreng. Vegen vil stedvis ha dårlig visuell forankring til terrengformene på grunn av stivere horisontal- og vertikal kurvatur. Vegen vil også gå på tvers av raviner som fører til skjæring/ fylling. Elva og dens frodige elvekantsone vil bli fysisk berørt og dens visuelle karakter og linjeføring vil bli endret. Dette er negativt for landskapsbildet. I forprosjektet ble dette alternativet rangert på 3.plass for temaet landskapsbilde.

Konsekvenser som skal utredes

Felles for de landskapsmessige utredningene, er at det skal legges vekt på eksponeringen av tiltaket fra omkringliggende landskap og hvordan landskapet blir seende ut fra vegen. Det skal vurderes om reiseopplevelse bare skal beskrives og ikke tas med i samlet slik at de visuelle konsekvensene blir belyst best mulig (reiseopplevelse nuller ofte ut de visuelle konsekvensene av tiltaket).

Virkingen av inngrepet i landskapet er avhengig av tiltakets lokalisering, linjeføring og utforming, utslag av fylling/ skjæring og plassering/utforming av bru, tunnelpåhugg og kryssløsning.

Følgende skal inngå i vurderingen av tiltakets konsekvenser:

- Om vegens skala står i et harmonisk forhold til skalaen i landskapet
- Om vegen medfører skjemmende sår i landskapet

- Om andre tiltak som støyskjermer, gjerder, brukonstruksjoner etc. kan være skjemmende for landskapet
- Om vegen bryter med strukturen i landskapet
- Om vegens nær- eller fjernvirkning er forringende for landskapet
- Om vegen gir endret/reduisert reiseopplevelse for trafikantene

Mulighet for avbøtende eller kompenserende tiltak skal også omtales.

5.4.6 Naturressurser

Naturressurser er ressurser fra jord, skog og andre utmarksarealer, fiskebestander i sjø og ferskvann, vilt (økonomisk utnyttelse), vannforekomster, berggrunn og mineraler. Temaet omhandler landbruk, fiske, havbruk, reindrift, vann, berggrunn og løsmasser som ressurser. Supplerende undersøkelser (i forhold til forprosjektet) vil bli gjennomført.

Det er marginalt med landbruksareal i drift i planområdet, men noen av gårdene slås som leiejord. Det er ikke husdyr på beite sør for elva. Det er noe skogsdrift i liene ovenfor Skogeng og Nyskog, samt vest for Jobakkelva. Det er mye elg i området og jakta er godt organisert med 5-årig driftsplan. Valdet strekker seg gjennom hele dalen og mot Nakkevann. Årlig kvote ligger på 22 dyr. Jakta leies ikke ut, men fordeles mellom grunneierne. Breivikeidelva har godt fiske etter laks, sjørøtt og sjørøye. Her selges det fiskekort som er inntekt til grunneierne.

Hele området er viktig for reindrift. Både som beiteland og trekkveier. Det går trekk og flyttlei på tvers av dalen som vist på kartutsnitt under.

For tema naturressurser konkluderte forprosjektet med at alternativ 2 får en negativ effekt for reindrift (beiteareal). Hvor stor denne ulempen er, samt forholdet til flyttleier (alle alternativ), er usikker og må utredes nærmere ved kontakt med de berørte brukerne. For landbruksinteressene vil alternativ 2 gi en positiv effekt for skogsdrift ved enklere tilkomst til skogteiger.

Innhenting av ytterligere informasjon på tema naturressurser:

- Innhenting av mer detaljert informasjon om mengder/arealbruk på jordbruksarealene.
- Kontakt med aktuelle driftsenheter for reindriften i området for å kartlegge beiteareal og brukte flyttleier, samt mulige avbøtende tiltak.

Avbøtende eller kompenserende tiltak skal omtales.

5.5 Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det skal gjennomføres Risiko- og sårbarhetsanalyse i forbindelse med reguleringsplanarbeidet. På denne strekningen vil hensynet til sikker veg og at vegen er beredskapsveg for E6 måtte inn som et viktig moment i analysen.

Sentrale tema ellers vil være grunnforhold (geologi og geoteknikk), flom/skred, trafiksikkerhet, forurensning og støy. Det at planområdet er innenfor området med vernet vassdrag må også vektlegges.

5.6 Tema som skal behandles i planbeskrivelsen

I tillegg til de særskilte utredningstemaer som er beskrevet i kapittel 5.3 (prissatte konsekvenser) og 5.4 (ikke-prissatte konsekvenser) er det behov for en nærmere vurdering og beskrivelse av en rekke andre problemstillinger. Disse temaene vil ikke bli konsekvensutredet, men drøftet og ivaretatt gjennom utarbeidelse av planbeskrivelsen. Aktuelle temaer er blant annet følgende:

- Tilstand eksisterende veg, vedlikehold i langsiktig perspektiv
- Lokale transportkonsekvenser ved de ulike alternativer

6 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

Planprosess:

Planforslaget fremmes som en detaljregulering med tilhørende konsekvensutredning for tiltaket. Forslag til planprogram skal redegjøre for hvilke forhold som vil bli utredet og belyst i planforslaget. Forslag til planprogram skal sendes på høring til berørte myndigheter og interesseorganisasjoner og legges ut til offentlig ettersyn. Dette gjøres samtidig som det varsles planoppstart. Frist for uttalelse til planprogram skal være minst 6 uker.

Tromsø kommune fastsetter planprogrammet for planarbeidet.

Statens vegvesen utarbeider konsekvensutredning i tråd med fastsatt planprogram. Konsekvensutredningen skal være tilpasset plannivået og være relevant i forhold til de beslutninger som skal tas. Planforslaget med konsekvensutredning skal beskrive virkninger av tiltaket for miljøet og samfunnet. Virkninger av planen som helhet skal også inngå i vurdering av konsekvensene.

Etter hvert skal detaljregulering med konsekvensutredning legges ut til offentlig ettersyn med frist for uttalelse minimum i 6 uker. Planforslaget vedtas endelig av kommunestyret.

Medvirkning:

Planprogrammet og regelverket for konsekvensutredninger sikrer at man i plansaker får en bred medvirkning i hele planprosessen. Gjennom høring av planprogrammet gis det anledning til å påvirke både hvilke spørsmål som er viktige og som bør utredes, og den videre saksgang hvor det endelige planforslaget med tilhørende konsekvensutredning skal behandles.

Det er lagt opp til et åpent informasjonsmøte i forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet og utlegging av planprogrammet på høring. Det vil i tillegg bli vurdert særmøter med enkelte interessegrupper og sektormyndigheter i høringsperioden. Det har allerede vært

orienteringssak i regionalt planforum og det vil bli vurdert om planen skal diskuteres i planforum også på et senere tidspunkt.

Statens vegvesen og planmyndighetene har som målsetting å gi god informasjon om planarbeidet, slik at alle parter har god innsikt i planprosessen og i foreslåtte løsninger og konsekvenser av disse.

Informasjon om prosjektet og aktuelle dokumenter legges fortløpende ut på vår nettside [Vegprosjekter - vegvesen.no](http://vegprosjekter-vegvesen.no). Informasjon om prosjektet ligger også på kommunen sine nettsider.

Statens vegvesen har som tiltakshaver hovedansvaret for utarbeidelsen av reguleringsplanen og vil sammen med kommunen stå som hovedansvarlig for informasjon om planarbeidet. Gjennom informasjonsarbeidet ønsker man å oppnå lokal medvirkning i planarbeidet.



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

vegvesen.no

Trygt fram sammen