



Statens vegvesen

REGULERINGSPLAN

Høringsutgave



## Planprogram til reguleringsplan, E8Storskreda- Laksvatn

Kommune: Balsfjord

Region nord  
Tromsø  
kontorsted  
25.02.15

## INNHOLD

INNHOLD .....	2
1 INNLEDNING .....	4
1.1 Bakgrunn for planarbeidet .....	4
1.2 Formål med planarbeidet.....	4
1.3 Tema for utredninger .....	5
1.4 Planprosess og medvirkning.....	5
2 HVA ER ET PLANPROGRAM .....	5
3 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET .....	6
3.1 Planområdet .....	6
3.2 Planavgrensning .....	6
3.3 Bebyggelse.....	7
3.4 Dagens bruk.....	8
3.5 Naturmangfold i området .....	9
3.6 Målsetting for planarbeidet .....	11
3.7 Valg av vegstandard .....	12
3.8 Transportanalyse/trafikkutvikling: .....	12
4 RAMMER OG PREMISSE FOR PLANARBEIDET .....	12
4.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging.....	13
4.2 Nasjonal transportplan.....	13
4.3 Planstatus for området .....	13
4.4 Andre rammer og føringer .....	15
5 UTREDNINGSTEMA OG PROBLEMSTILLINGER .....	15
5.1 Naturmiljø .....	15
5.2 Kulturmiljø.....	17
5.3 Alternativer som foreslås utredet .....	17
5.4 Metode .....	18
5.5 Prissatte konsekvenser.....	19
5.6 Ikke-prissatte konsekvenser .....	20
5.7 Risiko og sårbarhetsanalyse .....	21
5.8 Tema som skal behandles i planbeskrivelsen .....	21

6 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING .....	21
6.1 Planprosess.....	21
6.2 Medvirkning .....	22
7. FREMDRIFTSPLAN.....	23

## 1 INNLEDNING

Statens vegvesen har med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3-7 startet arbeidet med å utarbeide en detaljregulering for strekningen, E8 Laksvatn - Storskreda i Balsfjord kommune. Planarbeidet omfattes av forskrift om konsekvensutredning.

Balsfjord kommune er planmyndighet og skal fastsette planprogrammet og vedta ferdig detaljreguleringsplan. Balsfjord kommune har overført arbeidet med utarbeiding av planforslag til Statens vegvesen iht. pbl § 3-7, 3 ledd.

### 1.1 Bakgrunn for planarbeidet

Som følge av flere trafikkulykker på strekningen ble det vinteren 2011 besluttet at E8 fra Laksvatn til Sørbotn skulle reguleres for å få en bedre standard og en 10 meters vegbredde. Utbedringsarbeidet skal reguleres og gjennomføres over tre etapper:

1. E8 Sørbotn- Storskreda- ferdig i 2013
2. E8 Laksvatn- Storskreda- dette prosjektet
3. Ny E8 Ramfjord- Sørbotn- Laukslett- pågående meklings

### 1.2 Formål med planarbeidet

Formålet med planarbeidet er å planlegge for en sikker veg som tilfredsstiller dagens krav i henhold til Håndbok N100 veg og gateutfordring. Vegen skal derfor breddeutvides til 10 meters vegbredde, med midtfelt og midtrekkverk langs deler av strekningen.

Det ble varslet om planoppstart for strekningen Laksvatn- Storskreda i 2011, uten at det ble utarbeidet et planforslag. Arbeidet med reguleringsplanen for den samme strekningen tas nå opp igjen. Planområdet er noe utvidet i sør, for å kunne ta med dagens forbikjøringsfelt ved Laksvatnbukt, da dette er blitt for kort.



Fig. 1 Kart som viser utvidelsen av planområdet

I tillegg til breddeutvidelse skal det også vurderes behov for samleveger, siktutbedringer, rasteplasser og stoppeplasser. På strekningen Kantornes - Storskreda kan det bli aktuelt å legge om dagens trasé. Det skal også ses på muligheter for kryssutbedringer mot både fylkesveg 294 og kommunal veg.

Planområdet har en utstrekning på ca. 9,5 km.

Reguleringsplanen legger kun opp til utbedringer på eksisterende vegnett, det er derfor ikke aktuelt med flere utredningsalternativ enn 0- og 1 alternativet.

### 1.3 Tema for utredninger

Statens vegvesen anser kunnskapsgrunnlaget som utilstrekkelig og vil derfor igangsette kartlegginger/utredninger innenfor temaene:

- Naturmiljø
- Kulturmiljø

### 1.4 Planprosess og medvirkning

Forslag til planprogram er sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i fra 02.03-17.04.15. Dokumentene er tilgjengelig på vår nettside [Vegprosjekter - vegvesen.no](http://Vegprosjekter-vegvesen.no) og på kommunens nettside [www.balsfjord.kommune.no](http://www.balsfjord.kommune.no).

Det vil bli arrangert offentlig folkemøte i løpet av planprosessen.

Innspill til planprogrammet dvs. formål, alternativer, behov for utredninger eller opplegget for medvirkning sendes innen 17.04. 2015 til:

Statens vegvesen, Region nord  
Postboks 1403  
8002 BODØ

Eller til [firmapost-nord@vegvesen.no](mailto:firmapost-nord@vegvesen.no).

Forslag til reguleringsplan med konsekvensutredning skal legges ut til offentlig ettersyn i minimum 6 uker. Reguleringsplanen er forventet vedtatt i løpet av februar 2016.

## 2 HVA ER ET PLANPROGRAM

Et planprogram er egentlig en plan for prosessen og planleggingen.

Planprogrammet utgjør første steg i arbeidet med regulering av E8 Laksvatn- Storskreda.

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 i Balsfjord kommune. Den nordligste delen av planområdet ligger i Lavangsdalen, som er en lang smal dal med bratte fjell på begge sider. Eksisterende veg ligger tett opp til Lavangselva. På øst siden av vegen er det noen få større eiendommer, mens på østsiden er det tett mellom eiendomsparcellene. Videre sørover går veien langs sjø.

Området består i hovedsak av gran og lauvskog, med enkelte områder med barskog og en stor andel dyrket mark. Nedre del av Lavangselva med utløp ved Kantornes er et DN Verneområde.

#### **3.2 Planavgrensning**

Planområdet starter like sør for forbikjøringsfeltet ved Laksvatn og slutter ved Storskreda, der dagens midtrekkverk startes.

Det skal i tillegg tas med tilstrekkelig areal på begge sider av vegen for å gi rom for nødvendige utbedringer, justeringer og eventuelle vegomlegginger.

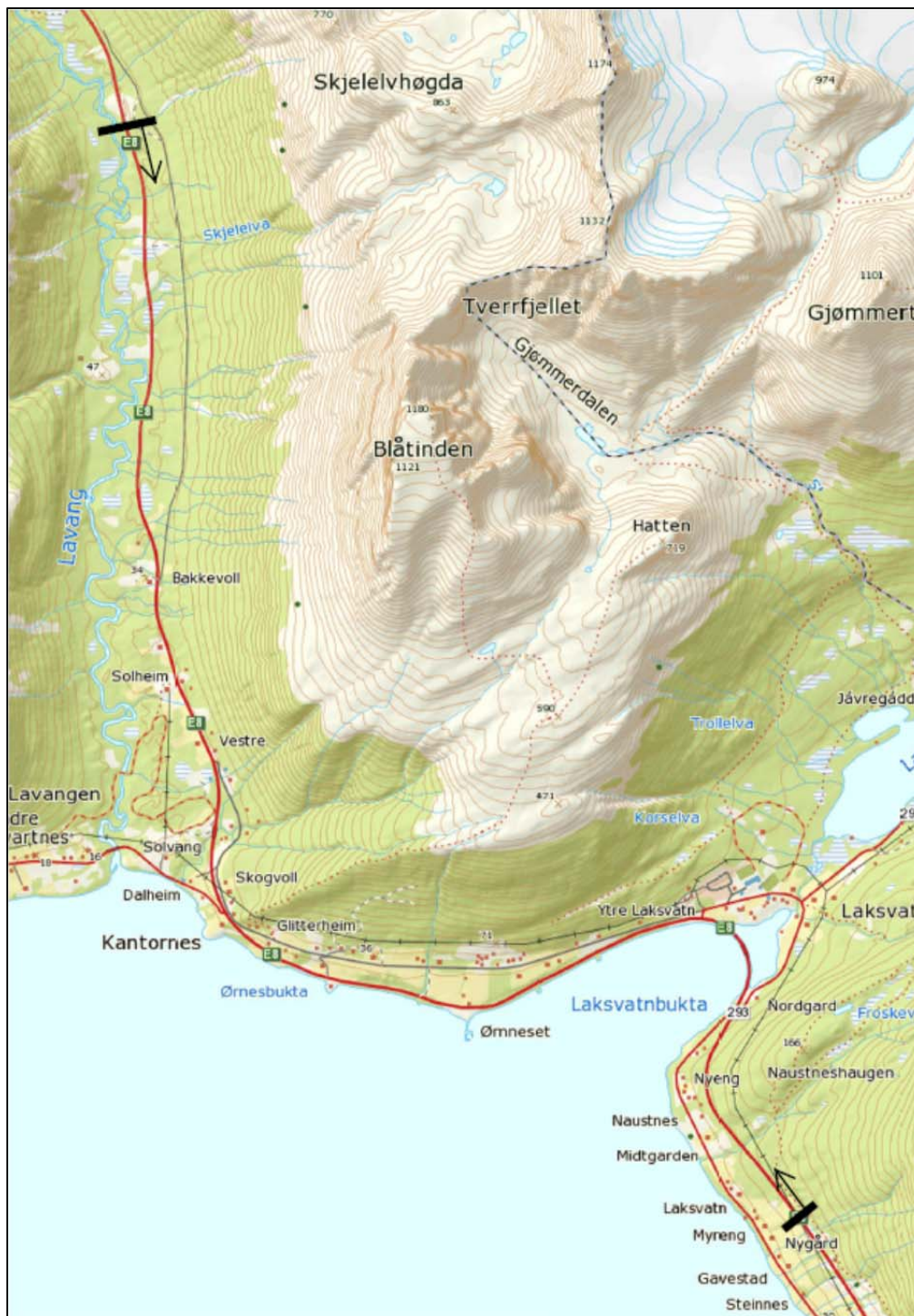


Fig. 2 Oversiktskart over planområdes utstrekning

### 3.3 Bebyggelse

Lavangsdalen og området frem til Kantornes har en spredt bebyggelse. På Kantornes ligger det flere småklynger med bebyggelse på begge sider av veien. Laksvatnbukt er lokalsenteret i området, her er det blant annet et større boligfelt, barnehage, skole og idrettsanlegg. Videre sørover ligger det noe bebyggelse på nedsiden av E8. Det er også flere naust langs strandsonen.

Det er særlig bebyggelsen ved Kantornes og naustområdene som kan bli berørt av

planarbeidet. Videreføring av adkomster og tilgang til sjø blir derfor et viktig tema for den videre planprosessen.

### 3.4 Dagens bruk

I henhold til temakart for jordbruk, av 01.04.11 er det områder med viktig jordbruksareal, både med fulldyrket – og overflatedyrket jord, samt innmarksbeite på begge sider av E8, langs nesten hele planområdet utstrekning. Strekingen fra Laksvatnbukt og videre sørover inngår både i kjerneområde for beitedyr og område for spesielt viktig vår/høstbeite.

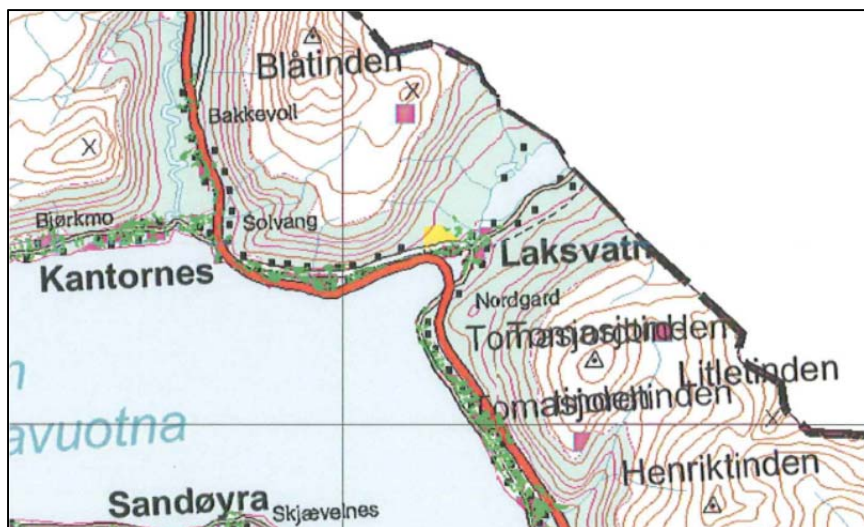


Fig. 3 Utsnitt fra temakart for jordbruk, hvor grønn flate viser dyrkamark og utmarksbeite

Lavangsdalen er mye brukt som utfartsområde gjennom hele året, og det går mange etablerte turstier gjennom dalsidene ved Laksvatnbukt og opp på blant annet Tomasjordtinden, Henrikstinden og Lavangstinden.

Området er noe utilgjengelig for befolkningen, og de fleste som bruker området er avhengig av bil. Det er dårlig med tilrettelagte utfartsparkeringer langs strekingen og der for er det mange som parkerer langs E8 og på eksisterende markavkjørsler og rasteplasser.

Blåtinden, også kjent som den sovende soldat, er et av de mest populære toppturfjellene i Tromsøområdet. Den er også en av fylkets mest besøkte topper, spesielt vinterstid.



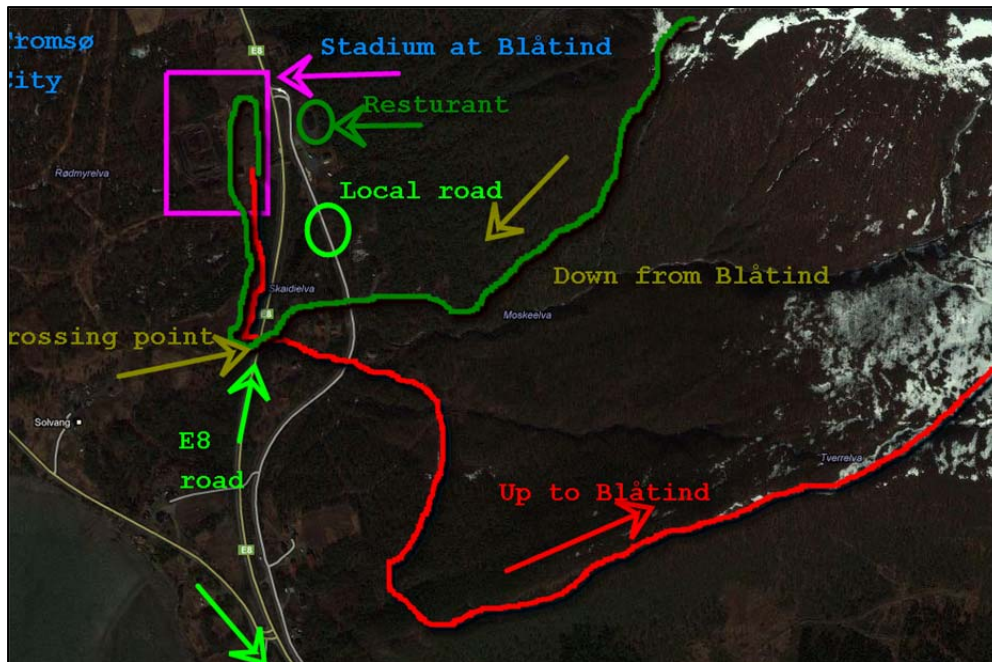


Fig. 4 Blåtinden arena, hentet fra Blåtinden Arctirace.no, skistadion vist med rosa firkant

På Rødmyra ligger det en skistadion, med et klubbhus på motsatt side av veien. Anleggene er knyttet sammen med en skibru som går over dagens E8. Her er det aktuelt å se på en ny kryssløsning for å få rom for en nødvendig breddeutvidelse og videreføre adkomsten til både stadion og klubbhus.

### 3.5 Naturmangfold i området

Temaet naturmangfold omhandler det biologiske mangfoldet av økosystem, naturtyper, arter og genetisk variasjon på landjorda, i ferskvann, i brakkvann og saltvann, samt spesielle geologiske elementer. Naturmangfold avgrenses i utgangspunktet til å omfatte naturens egenverdi, og ikke dens verdi og funksjon for mennesker.

Økosystemene i planområdet er i hovedsak lauvskog, kyst, ferskvann og kulturmark med naturtyper som danner leveområder for en rekke ulike arter.

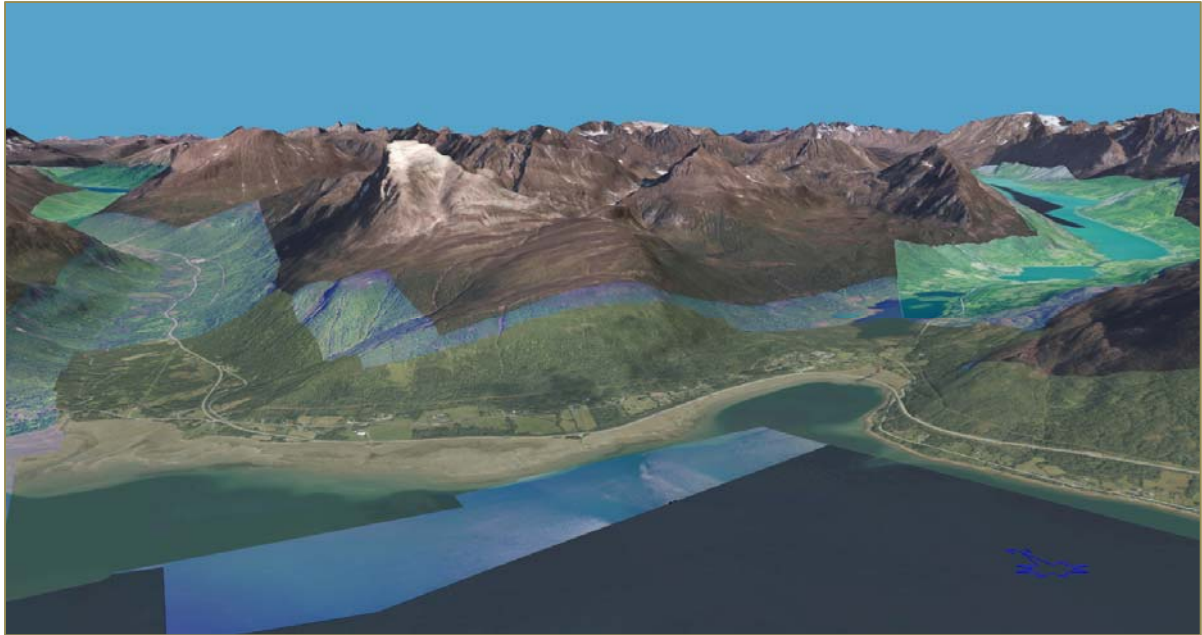


Fig. 5 Naturen i planområdet med Lavangselva i vest, bløtbunnsområder, sørvendt lauvskog, kulturlandskap og Laksvatnelva opp til Laksvatnbukt ([www.norgei3d.no](http://www.norgei3d.no)).

Berggrunnen i planområdet består i hovedsak av sedimentære bergarter. Av løsmasser er det tykk havavsetning og marin strandavsetning som dominerer. Store deler av området er sør og vestvendt, dette gir grunnlag for en rik vegetasjon. Bløtbunnsfjæra i området er langstrakt, og er viktig for næringssøk for stedegen fugl og som rasteplass for fugl på trekk. I Laksvatnbukta opp til Laksvatn anadrom laksefisk.

I Miljødirektoratets naturbase er det registrert fire områder med svært stor naturverdi: Svartnes - Laksvatnbukta: Bløtbunnsområde i strandsonen, Lavangselva: Gråor heggeskog, Ørnes: Ålegrassamfunn, og Laksvatnlia: Bjørkeskog med høgstauder (se figur 6).



Fig. 6 Registrert informasjon om natur i Miljødirektoratets naturbase. ([www.miljodirektoratet.no](http://www.miljodirektoratet.no)).

I Laksvatnvassdraget er det anadrom laksefisk. Dagens E8 ligger som kjent på fylling i Laksvatnbukt med bruåpning på midten.

Det eksisterer en god del kunnskap om naturmangfold for planområdet. Deler av planområdet er tidligere kartlagt i forbindelse med kartlegging av naturtyper, viltkartlegginger, undersøkelser av anadrom laksefisk og kartlegging av marine naturtyper. Alder, kvalitet og geografisk utbredelse på kartleggingene varierer. Det er derfor behov for å gjennomgå tidligere data og supplere kartlegging av naturtyper og arter både for vegetasjon, marint mangfold og i ferskvann.

Av inngrep i området er det i tillegg til dagens E8 noen mindre veger og spredt bebyggelse langs store deler av eksisterende vegstrekninger. I tillegg er det en del kraftledninger. Deler av området brukes også til idrett og friluftsliv. En del av områdene omfattes av aktivt landbruk. Eksisterende inngrep er i stor grad samlet langs dagens vegnett, og grenser til større mer urørte naturområder.

### 3.6 Målsetting for planarbeidet

Effekt mål for det bygde prosjektet er å få en standardheving med midtdeler/forsterket midtoppmerking på vegen som gjør den tryggere å ferdes på.

### 3.7 Valg av vegstandard

#### Standard

Målsetting for planarbeidet innebærer at valg av veg klasse vil være U-H4. En slik vegklasse vil bety at eksisterende veg utvides til opptil 10 meter. Vegen vil bli mer oversiktlig med færre og mindre knappe kurver/svinger. Det skal legges opp til en robust standard, som også tar høyde for klimaforandringer og havnivåstigning.

Følgende standardkrav skal legges til grunn for planarbeidet:

Dimensjoneringsklasse:	U-H4 med oppgradert for midtrekkverk
Fartsgrense:	70 km/t og 80 km/t
Dimensjonerende trafikk (ÅDT) / årstall:	3500/ 2013
Dimensjonerende trafikk (ÅDT) +20 år:	2034: ÅDT= 4300, 2044: ÅDT=4800
Dimensjonerende kjøretøy/kjøremåte:	VT/A
Andel tungtrafikk / årstall:	18 % / 2013
Andel tungtrafikk +20 år:	18 % / 2034
Vegbredde (kjørefelt+skulder):	10 meter. Prosjektet kan diskutere om det bør reduseres til 8,5 meter på deler av strekningen.
G/s-veg bredde:	-
Sikkerhetssone mellom kjørebane og g/s-veg:	
Sikkerhetssone mellom kjørebane og farlige sidehinder	7 meter
Merknader:	
Tunnelklasse:	-
Bruer (antall og lengde)	1 gangbru (skibru) over vegen Kanskje 1 i erstatning for kulvert (usikkert)

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

### 3.8 Transportanalyse/trafikkutvikling:

E8 er innfartsåren til Tromsø og har en varierende trafikk med både tunge og lette kjøretøy. Gjennomsnittlig trafikkmengde på strekningen er 3500 kjøretøy/døgn(ÅDT 2013). Fremskrevet trafikkmengde 20 år etter åpning av ny veg er forventet å være 4800.

Tungtrafikk andelen er på 18 %, det forventes ingen økning i andelen tungtrafikk fram til 2034.

## 4 RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET

I dette kapitlet gis det en oversikt over relevante planer, retningslinjer osv. som inneholder arealpolitiske føringer som vil stå sentralt i utarbeidelsen av detaljreguleringen av Laksvatn-Storskreda.

## 4.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

### Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven)

Formålet med loven er at naturens mangfold og økologiske prosesser tas vare på, slik at naturen kan gi grunnlag for vår virksomhet, kultur, helse og trivsel både nå og for framtida.

Ved offentlige vedtak som omfatter natur skal det gjøres særlige vurderinger av kunnskapsgrunnlaget, føre-var prinsippet, samlet belastning på naturen, miljøforsvarlige teknikker og valg av løsninger.

### Statlig planretningslinje for klima og energiplanlegging i kommunene.

Kommunene skal gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse stimulere og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Den statlige planretningslinjen skal legges til grunn for statlig, regional og kommunal planlegging etter plan- og bygningsloven.

## Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging

### Den europeiske landskapskonvensjonen

Den europeiske landskapskonvensjonen har som mål å fremme livskvalitet og helse, ta vare på verdifulle landskap, styrke bevisstheten om landskapet, og oppfordre allmennheten til aktiv medvirkning.

### St. meld. nr. 26 (2006-2007) Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand

Dette er regjeringens viktigste dokument for en samlet fremstilling av miljøpolitikken. I denne stortingsmeldingen er det en arealpolitiskføring at vassdragene skal forvaltes gjennom helhetlig arealpolitikk som sikrer vassdragslandskap, vassdragsbelter og vannressurser.

### St. meld nr. 21 (2011-2012) Norsk klimapolitikk

### EUs Vannrammedirektiv og Vannforvaltningsforskriften

EUs vanddirektiv har som hovedformål å gi rammer for fastsettelse av miljømål som sikrer en mest mulig helhetlig beskyttelse og bærekraftig bruk av vannforekomstene. Direktivet legger konkrete føringer på prosess og kriterier for forvaltning av vannressursene.

## 4.2 Nasjonal transportplan

Det foreligger ingen bevilgning til dette prosjektet i gjeldende nasjonal transportplan 2014 – 2023. Dette medfører at realiseringen av prosjektet kan bli gjort over flere byggetrinn. Eventuelle byggetrinn med prioriteringsrekkefølge avklares i det videre planarbeidet.

## 4.3 Planstatus for området

Gjeldende kommunedelplan for Balsfjord kommune ble vedtatt 21.9.2011. Her er E8

inntegnet som «Eksisterende hovedveg» og går gjennom områder avsatt til LNFR-formål (landbruk- natur, friluftsområder og reindrift). Nesten alt areal på begge sider av vegen er registret som områder med viktig jordbruksareal; fulldyrket jord, overflatedyrket jord og innmarksbeite. Planen skal så langt som mulig unngå å gripe inn i etablert bebyggelse og dyrket mark.

Like ved Blåtinden er det satt av to næringsområder for fritids- og turistformål, felt FT2 og FT3, områdene er plassert nært inntil dagens veg, noe som kan bli en utfordring som må ses nærmere på i detaljreguleringsfasen. Deler av Blåtinden er avsatt til idrettsanlegg.

Sjøområdet fra Naustnes og videre innover Balsfjorden er avsatt til fiske. Det går også en eksisterende farled gjennom fjorden.

Området Dalheim- Reinsletta, felt H530\_9 på, er avsatt til hensynsområde for friluftsliv. Vegutbedringen vil ikke ha noen konsekvens for dette området.

Rød skravur viser områder med ras- og skredfare.

Det går lovfesta trekkleier for rein på begge sider av Laksvatnbukt. Disse må ivaretas i det videre planarbeidet, blant annet ved å sikre åpne krysningpunkter dersom det etableres stengsler.



Fig. 7 Utsnitt fra kommuneplanens arealdel

Tettstedet på Laksvatn, ved område A1 i kommuneplanens arealdel, er regulert av reguleringsplan Laksvatn vedtatt 21.5.2007. Krysset skal utbedres som en del av dette prosjektet, eventuelle konsekvenser for arealbruken for bensinstasjonen og miljøstasjonen avklares i forbindelse med prosjektering av nytt krys.



Fig. 8 Reguleringsplan for Laksvatn, vedtatt 21.5.07

Det pågår ingen reguleringsplanprosesser i området.

#### 4.4 Andre rammer og føringer

Det er ingen tilgrensende planer, rammer eller føringer som legger premisser for dette prosjektet, eller som prosjektet må ta hensyn til.

## 5 UTREDNINGSTEMA OG PROBLEMSTILLINGER

Konsekvensutredningen 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 «Konsekvensutredningen», og tema som skal behandles gjennom planbeskrivelsens kapittel «Virkninger av planforslaget».

Det er to temaer som skal konsekvensutredes i forbindelse med det videre planarbeidet, og det er naturmiljø og kulturmiljø.

### 5.1 Naturmiljø

#### Naturmangfold

Temaet naturmangfold omhandler det biologiske mangfoldet av økosystem, naturtyper, arter og genetisk variasjon på landjorda, i ferskvann, i brakkvann og saltvann, samt spesielle

geologiske elementer. Naturmangfold avgrenses i utgangspunktet til å omfatte naturens egenverdi, og ikke dens verdi og funksjon for mennesker.

I henhold til Forskrift om konsekvensutredning § 9, skal det tas utgangspunkt i eksisterende kunnskap. Der denne ikke anses som tilstrekkelig for å gjøre nødvendige vurderinger av berørte naturverdier skal planprogrammet vise til behov for ny kartlegging. I henhold til naturmangfoldlovens § 8 skal kravet til kunnskapsgrunnlag skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

Utredningsområdets ytre avgrensing vil være ulik for ulike tema. For naturmangfold skal areal som kan tenkes bli berørt direkte eller indirekte av tiltaket tas med i utredningsområdet. Eksempel på dette er vassdrag som kan bli påvirket i hele elvestrengen, større vilttrekk/viltkorridorer som binder sammen ulike funksjonsområder og landskapsøkologiske sammenhenger.

### Naturtyper

Balsfjord kommune ansees å ha god kvalitet på data. Det er derimot varierende hvor stor del av kommende trasealternativ som er kartlagt. Kartlegging av naturmangfold skal gjøres etter gjeldende metodikk.

### Vilt

Det er behov for å gjennomgå og eventuelt supplere eksisterende data om vilt, med særlig fokus på arter i rødlistekategori sårbar (VU) og mere sjeldne, samt den prioriterte arten svarthalespove. Videre bør funksjonsområder for vilt og landskapsøkologiske trekk undersøkes og legges til grunn i det videre planarbeidet. Kunnskap om vilt må innhentes fra ulike kilder. Dette vil være viltneemder, ettersøksansvarlige, lokalkjente ornitologer og andre med slik kunnskap.

### Ferskvann og marint mangfold

Det er behov for å gjennomgå eksisterende data om Laksvatnvassdraget og eventuelt supplere dissa samt vurdere de økologiske effektene av dagens fylling med bru i Laksvatnbukt.

### Konsekvensutredningen

En detaljert konsekvensutredning for tema naturmiljø i henhold til Statens vegvesens håndbok V712 skal utarbeides for traséen med omfangs- og konsekvensvurdering for de aktuelle inngrepene. Metoden i håndbøker fra Miljødirektoratet vil brukes for kartlegging og verdisetting av naturområder.

Naturmangfold skal utredes med vekt på enkeltlokaliteter og landskapsøkologiske trekk. Det skal samles tilstrekkelig informasjon til å oppfylle naturmangfoldlovens (NML) § 8 om kunnskap, både med tanke på verdier og inngrepets påvirkning. Grunnlagsdata som kan belyse eventuell samlet belastning (jf. NML § 10) skal samles inn. Eventuelle forekomster av prioriterte arter og utvalgte naturtyper i naturmangfoldloven må avklares og belyses. Det skal også gjøres vurderinger av potensiell forurensning i anleggs- og driftsfase. Påvirkning på registrert naturmangfold i ferskvann, sjø og strandsone, og påvirkning av resipienters økologiske tilstand skal belyses tilstrekkelig. Anleggsperioden skal omtales. Mulige avbøtende eller kompenserende tiltak, samt eventuelt behov for oppfølgende undersøkelser skal foreslås.



## 5.2 Kulturmiljø

Temaet omfatter automatisk fredete kulturminner (kulturminner eldre enn 1537), nyere tids kulturminner og kulturmiljøer. Begrepene kulturminner og kulturmiljøer er definert i kulturminneloven. Kulturminner er definert som alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til.

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.

På den aktuelle strekningen langs E8 er det registrert 4 kjente lokaliteter med automatisk fredete samiske kulturminner i nærhet til dagens veg. To av disse er lokaliteter med gammetufter som befinner seg henholdsvis 20 og 50 meter fra dagens E8. To av de kjente kulturminnene er gamle reingjerdeplasser (gieddi). Disse er skadet av dagens E8, som skjærer gjennom disse. Utover nevnte registreringer er Statens vegvesen kjent med at det er registrert flere kulturminner i området. Disse ligger ikke nært til eksisterende E8 og planlagt regulering. Denne kunnskapen er basert på registreringer i Askeladden (Riksantikvarens kulturminnedatabase).

Da planen vurderes til å kunne komme i konflikt med kjente automatisk fredete kulturminner, har Statens vegvesen besluttet at det skal foretas en konsekvensutredning av tema kulturminner og kulturmiljø. Under dette arbeidet vil forholdet til tema i området utredes og konsekvensene av planlagt tiltak vil bli vurdert. Kunnskap vil bli innhentet fra tilgjengelige databaser, eventuelle areal- eller verneplaner for området, og tilgjengelig relevant litteratur. Aktuelle sektormyndigheter vil bli kontaktet for utfyllende kunnskap om kulturminner i området. Konsekvensutredningen vil danne grunnlaget for en grundig redegjørelse av temaet i planbeskrivelsen.

## 5.3 Alternativer som foreslås utredet

### 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 vil medføre at dagens veg blir liggende slik den er i dag, med lavere standard og kurvatur enn dagens standardkrav. Strekningen er ulykkesbelastet, og det er grunn til å anta at ulykkesstatistikken videreføres dersom det ikke blir gjort utbedringer på vegen. Uten utbedringen blir det heller ikke gjort noe med sjøfyllingen ved Laksvatn. Bukta innenfor sjøfyllingen har i dag en lav gjennomstrømming av vann. Konsekvensutredningen skal avklare om det er skjedd endringer i naturmiljøet som følge av dette, og skal vurdere om det er behov for avbøtende tiltak.

### Alternativ 1

Reguleringsplanen skal i hovedsak se på utbedring av eksisterende veg. Selv om det er aktuelt å legge om vegen ved ett eller flere kryss, er det ikke hensiktsmessig å vurdere flere alternative kryssplasseringer. Det utredes derfor ikke et alternativ 2.

## 5.4 Metode

Utredningen utføres med utgangspunkt i Forskrift for konsekvensutredning og Statens vegvesen [håndbok V712 "Konsekvensanalyser"](#). I konsekvensutredningen skal det gjøres en samfunnsøkonomisk analyse som tar for seg både prissatte og ikke prissatte konsekvenser. Det er kun beslutningsrelevante forhold som skal konsekvensutredes.

De samfunnsøkonomiske virkningene skal beregnes med beregningsprogrammet EFFEKT, som er Statens vegvesens hovedverktøy for gjennomføring av kost- nytteanalyser. Her blir de prissatte konsekvensene av et veg- og trafikktiltak beregnet og sammenstilt. Analyseperioden av de samfunnsnyttige virkningene er 25 år regnet fra åpningsåret.

For de ikke prissatte temaene skal man følge de standardmetodene for konsekvensanalyse, som er definert i Statens vegvesens håndbok V712. De aktuelle KU-tema utredes etter følgende struktur:

**Områdets verdi:** Vurderes på en tredelt skala; liten-middels-stor

**Tiltakets omfang:** Vurderes på en femdelt skala fra «Meget stort negativt» til «Meget stort positivt»

**Tiltakets konsekvens:** For hvert utredningstema sammenholdes områdets verdi og tiltakets omfang, jfr. «Konsekvensvifta» i håndbok V712.

Anleggsperioden skal også omtales.

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

### Samlet vurdering:

Sammenstilling. Til slutt sammenstilles alle konsekvenser i en samlet vurdering. Her vil også tema som bearbejdes i «*Virkinger av planforslaget*» inngå i helhetsvurderingen. Eventuelle avbøtende tiltak vurderes og foreslås.

Fig. 9 Konsekvensvifta (kilde: Statens Vegvesen. Håndbok V712)

## 5.5 Prissatte konsekvenser

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

### Støy

Det skal gjennomføres en støysonekartlegging for planområdet. Da det kun forventes en begrenset trafikkøkning i framskrivingsperioden gjennomføres det ikke en egen støyutredning i forbindelse med planarbeidet.

### Lokal luftforurensning

Det forventes kun en økning i ÅDT på 800 biler de neste 20 årene, det forventes derfor ingen merkbar endring på luftforurensningsnivået. Temaet beskrives mer inngående i forbindelse med ROS- analysen.

### 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 skal utarbeides kostnadsoverslag for samtlige alternativ. Utarbeidelse og kvalitetssikring av kostnadsoverslag skal skje i henhold til «*håndbok R764: Anslagsmetoden, utarbeidelse av kostnadsoverslag.*» 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

- Utrygghetsfølelse for gående og syklende

### Operatørnytte

- Kollektivselskaper
- Andre private aktører

### Budsjettvirkning for det offentlige

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

## 5.6 Ikke-prissatte konsekvenser

### Nærmiljø og friluftsliv

Nærmiljø og friluftsliv blir ikke vesentlig berørt som følge av prosjektet. Der hvor vegprosjektet kommer i konflikt med adkomster til bebyggelse, naustområder eller idrettsanlegg, skal det etableres samleveger eller gjennomføres andre tiltak som sikrer at adkomstmulighetene og tilgjengeligheten videreføres.

### Naturmiljø

Naturmiljø er et av to konsekvensutredningstema og er allerede beskrevet.

### Kulturminner og kulturmiljø

Kulturmiljø er et av to konsekvensutredningstema og er allerede beskrevet.

### Landskapsbilde

Temaet landskapsbilde omhandler estetiske verdier i landskapet og menneskers visuelle opplevelse av omgivelsene, og hvordan de visuelle aspektene ved omgivelsenes endres som følge av et vegtiltak. Temaet tar for seg både hvordan landskapet sett fra omgivelsene og hvordan landskapet oppleves sett fra vegen. I analysen skal det legges spesiell vekt på landskapets tåleevne mot inngrep, oppsplitting og vegens barrierevirkninger, terrengsår i form av store fyllinger og skjæringer, massedeponier og evt. inngrep i strandsonen. For å unngå dobbeltveking ved at de samme aspekter konsekvensvurderes innenfor flere tema, er landskapsbilde avgrenset til å omfatte de visuelle kvalitetene i omgivelsene. Dette betyr f. eks. at de visuelle forhold knyttet til kulturlandskapet, kulturminner og kulturmiljø som landskapselementer omtales og vektlegges under landskapsbilde. Landskapets historiske innhold, forståelsen av historien, vektlegges under tema kulturminner og kulturmiljø. Det skal gjøres rede for virkningen av eventuelle avbøtende tiltak.

Tiltaket som skal utredes vil i stor grad følge dagens trasé. Prosjektet vil nødvendiggjøre avkjørselssanering og omlegging av kryss. Det betyr nye arealkrevende inngrep i terrenget, og det vil være behov for paralleltliggende samleveger.

Tiltak på vegstrekningen omkring Laksvatnbukta kan medføre ytterligere inngrep i fjæra.

På grunn av skredfaren i området vil det være aktuelt å etablere skredvoller langs hele den resterende strekningen i Lavangsdalen. Skredvoller i en såpass stor utstrekning kan være med på å forandre opplevelsen av landskapsbildet. Men i forbindelse med utbedringen langs strekningen Sørbotn – Storskreda er det allerede bygd flere skredvoller, som nå er blitt karakteristisk for landskapet langs dalen. Etablering av ytterligere flere skredvoller langs strekningen anses derfor å være innen for landskapets tålegrense for forandring.

Det vurderes at konsekvensutredning av landskapsbilde ikke er nødvendig, da tiltaket i det store og hele følger dagens veganlegg.

## Naturressurser

Naturressursene i området blir ikke påvirket som følge av prosjektet. Hensyn til landbruk og reindrift skal ivaretas så langt som praktisk mulig. Forholdet vil bli nærmere beskrevet i planbeskrivelsen.

## 5.7 Risiko og sårbarhetsanalyse

I henhold til forskrift om konsekvensutredninger skal ROS alltid inngå som et av utredningstemaene. Krav til gjennomføring av ROS-analyser følger også av pbl § 4-3, siden analysen skal utføres i henhold til samme metodikk anses det som uhensiktsmessig å ta inn ROS-analyse som konsekvensutredningstema.

## 5.8 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 underlagt en konsekvensutredning, men drøftet og ivaretatt gjennom utarbeidelse av planbeskrivelsen. Aktuelle temaer er blant annet følgende:

- Landskap, estetikk og arkitektur
- Nærmiljø og friluftsliv
- Naturressurser- landbruk/skogbruk/ vassdrag
- Lokalt utbyggingsmønster og regionale virkninger
- Reindrift
- Geoteknikk
- Skredfare
- Elektro
- ROS

# 6 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

## 6.1 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.

Balsfjord 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.

## 6.2 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 skal legges opp til et åpent folkemøte i løpet av planprosessen.

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.

## 7. FREMDRIFTSPLAN

Fremdriftsplan for videre planprosess:

<b>Arbeidsoppgaver</b>	<b>Ansvar</b>	<b>Tidspunkt/frist</b>	<b>Behandling</b>
Varsel om oppstart av planarbeid og planprogram til offentlig ettersyn	Vegvesenet	Mars 2015	
Høringsperiode planprogram, 6 uker	Vegvesenet	Mars/april 2015	
Merknadsbehandling av planprogram	Vegvesenet/Balsfjord kommune	April/mai	
Fastsetting av planprogram	Balsfjord kommune	Mai/juni 2015	Formannskapet/ Kommunestyret
Reguleringsplan leveres til Balsfjord kommune	Vegvesenet/Balsfjord kommune	Oktober 2015	
1.gangsbehandling, utsending til offentlig ettersyn	Vegvesenet	Oktober 2015	
Høringsperiode 6 uker	Vegvesenet	Oktober/november 2015	
Merknadsbehandling av reguleringsplan	Vegvesenet/Balsfjord kommune	November/ desember 2015	
2.gangsbehandling, vedtak av reguleringsplan med konsekvensutredning	Balsfjord kommune	Februar 2016	Formannskapet/ Kommunestyret
Annonsering av vedtatt reguleringsplan	Balsfjord kommune	Februar 2016	



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

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Trygt fram sammen**