



**Statens vegvesen**



**TROMS fylkeskommune**

**ROMSSA fylkkasuohkan**



# PLANPROGRAM

**Prosjekt: Detaljregulering fv. 243 Skredsikring Sifjordbotn - Røyresbukta**

Torsken kommune

## FORORD

Statens vegvesen har med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3-7 startet arbeidet med å utarbeide en detaljregulering for skredsikring av fv. 243 strekningen Sifjordbotn–Røyernesbukta, Torsken kommune. Statens vegvesen utarbeider planforslaget på oppdrag fra Troms fylkeskommune, og i samarbeid med Torsken kommune. Planarbeidet omfattes av forskrift om konsekvensutredning.

Hovedhensikten med planlagt utbygging er å forbedre fremkommeligheten og regulariteten for vegstrekningen. Skredutsatt strekning er på ca. 600 meter. Alternativene som skal utredes videre er **tunnel** gjennom fjellet sør for dagens veg i Røyernesbukta, eller **fjordkryssing** fra Sifjordsiden av fjorden til Røyerneset. Dagens vegstrekning er svært skredutsatt og vinterstid kan vegen være vanskelig å holde åpen for sikker ferdsel. Etter planlagt utbygging vil vegstrekningen få et høyere sikkerhetsnivå og nok en flaskehals vil bli eliminert.

Planprogrammet gir en orientering om det forestående plan- og utredningsarbeidet og beskriver et program for hvordan planarbeidet skal lede frem til en detaljregulering med tilhørende konsekvensutredning. Forslag til planprogram har vært lagt ut til offentlig ettersyn i 6 uker og ble samtidig sendt ut på høring til berørte myndigheter, høringsinstanser og interesseorganisasjoner. Innkomne uttalelser som har betydning for det videre planarbeid er vurdert og innarbeidet i det endelige planprogrammet. Torsken kommune fastsetter planprogrammet. Deretter vil det bli utarbeidet detaljregulering med konsekvensutredning, som også vil bli lagt ut til offentlig ettersyn. Det er et mål å ha vedtatt plan i løpet av siste halvdel av 2014.

Kontaktpersoner i forbindelse med arbeidet er:

**Statens vegvesen: Erik Ditlefsen**

Tlf: 46896858

e-post: [erik.ditlefsen@vegvesen.no](mailto:erik.ditlefsen@vegvesen.no)

**Torsken kommune: Bjørn Lauransen**

Tlf. 90824959

e-post: [bjorn.lauransen@torsken.kommune.no](mailto:bjorn.lauransen@torsken.kommune.no)

## INNHold

FORORD .....	1
1 INNLEDNING.....	3
1.1 Bakgrunn for planarbeidet .....	3
1.2 Formål med planprosjektet .....	3
1.3 Hva er et planprogram.....	3
2 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET .....	4
2.1 Planområdet.....	4
2.2 Valg av vegstandard .....	5
3 RAMMER OG PREMISSE FOR PLANARBEIDET .....	6
3.1 Plan og bygningsloven (PBL) .....	6
3.2 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging.....	6
3.3 Nasjonal transportplan/Regional transportplan .....	6
3.4 Nasjonale lover, konvensjoner og rikspolitiske retningslinjer (RPR) .....	6
3.5 Planstatus for området .....	7
4 UTREDNINGSTEMA OG PROBLEMSTILLINGER .....	7
4.1 Alternativer som foreslås utredet .....	8
4.2 Metode .....	9
4.3 Prissatte konsekvenser .....	10
4.4 Ikke-prissatte konsekvenser .....	11
4.5 Risiko og sårbarhetsanalyse .....	13
4.6 Tema som skal behandles i planbeskrivelsen .....	13
5 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING.....	14

## 1 INNLEDNING

### 1.1 Bakgrunn for planarbeidet

Torsken er en av fire kommuner på Senja, og er en viktig kommune for fiskerinæringen i Troms. Fylkesveg 243 ut til Flakstadvåg er en viktig ferdselsåre for både næringsvirksomheten og innbyggerne i sørdelen av Torsken kommune. Fiskeindustrien er avhengig av vegen i forhold til regularitet og forutsigbarhet for å få sjømat ut på markedet. Beboerne i området fra Flakstadvåg og nordover til skredområdet er avhengige av en sikker og forutsigbar veg, både til kommunesentret Gryllefjord, men også til skole- og fritidsordninger i Sifjord, Medby og på Grunnfarnes.

Forslag til planprogram er utarbeidet for å gi planmyndigheten et solid grunnlag for å fastsette nødvendige utredninger knyttet til en omlegging av vegstrekningen Sifjordbotn–Røyernesbukta i Torsken kommune.

### 1.2 Formål med planprosjektet

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

Reguleringsplanarbeidet skal munne ut i en vedtatt plan for en omlegging av fv.243, enten ved å legge vegen i tunnel gjennom det mest skredutsatte området, eller en fjordkryssing for å unngå samme skredfarestrekning.

Gjennomføring av planens tiltak skal:

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

### 1.3 Hva er et planprogram

Et planprogram er egentlig en plan for prosessen og planleggingen. Planprogrammet utgjør første steg i arbeidet med detaljregulering for strekningen Sifjordbotn–Røyernesbukta.

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.

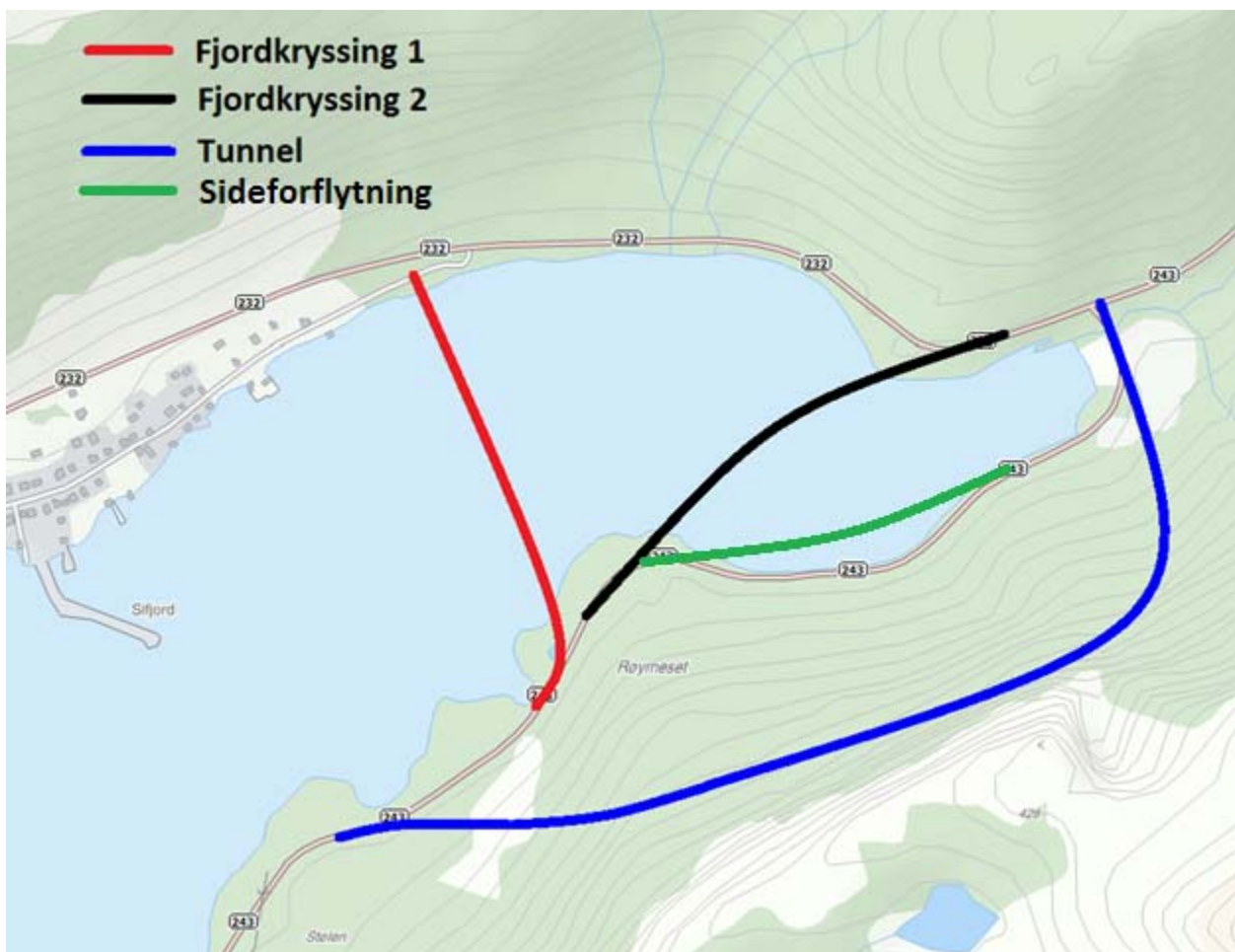
Dersom berørte regionale og statlige myndigheter på grunnlag av forslag til planprogram vurderer at planen kan komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale hensyn, skal dette framgå av uttalelsen til forslaget til planprogram. Regionale og statlige myndigheter skal så langt det er mulig ta 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).

## 2 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET

### 2.1 Planområdet

Fylkesveg 243 ligger i Torsken kommune, og er hovedferdselsåren til Flakstadvåg (med ca. 40 innbyggere). Strekningen innerst i Sifjordbotn forbi Røyernesbukta er svært rasutsatt – den fjerde mest rasutsatte i hele Troms. Det som finnes av bebyggelse innenfor planområdet er ei hytte på selve Røyerneset. Planområdet grenser til tettstedet Sifjord i vest.

Det foreslås utredet to alternativer: Fjordkryssing eller tunnel. Et tredje alternativ som har vært vurdert er sideforflytning av vegen med fylling i sjøen. Dette alternativet er foreløpig valgt bort da det ikke gir tilfredsstillende skredsikring. Se kart nedenfor for omtrentlig lokalisering av de tre ulike trasealternativene.



Bilde 1 - Skisserte traseer for valg av tunnel, fjordkryssinger eller sideforflytning. Sistnevnte tiltak er foreløpig valgt bort da det ikke gir god nok skredsikring.

Det er gjort en foreløpig vurdering som tilsier at fjordkryssing vil være den beste løsningen da denne gir tilnærmet 100 % skredsikring, og er langt rimeligere å gjennomføre enn utbygging av tunnel. Det er ikke endelig avklart hvor eventuelle masser til fylling over fjorden skal hentes. Aktuelle uttaksområder er fjellsiden ovenfor fylkesveg 232 mellom Sifjord og Sifjordbotn, i området der det er regulert påhuggsområde for tunnel (Internveg Torsken), og i forbindelse med en kurveutbedring like øst for dette, ved Botnbergneset. Store deler av områdene preges av bratt fjellterreng.

Statens vegvesen anser kunnskapsgrunnlaget som utilstrekkelig og vil derfor igangsette kartlegginger/utredninger innenfor fagfeltene: geologi/geoteknikk/grunnforhold, natur og biologisk mangfold, og landskap.

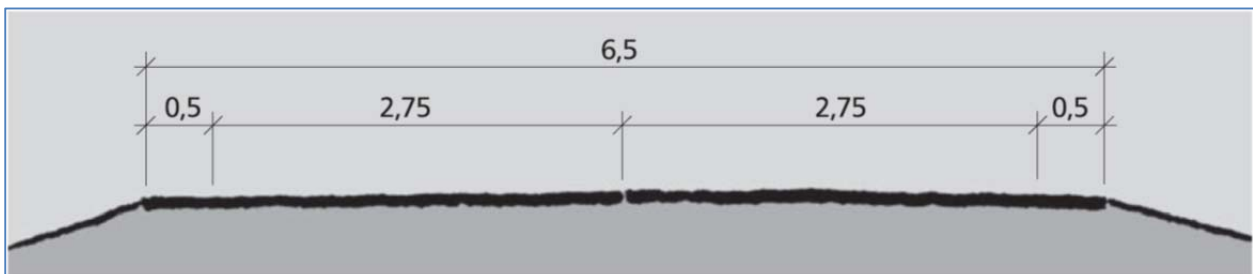
## 2.2 Valg av vegstandard

Trafikkmengden på dagens veg er beregnet til 60 kjt/døgn. Det er grunn til å tro at det virkelige tallet er noe høyere som følger av avhengigheten beboerne i Flakstadvåg har til tettstedene Sifjord, Medby og Grunnfarnes. Tungbilandelen antas å være forholdsvis høy, og da spesielt grunnet laksetransporten og bedriften som er lokalisert i Flakstadvåg.

### Standard

Det er foreløpig ikke gjort et konkret valg på hvilken vegstandard det skal planlegges etter. Dette vil bli tematikk i den videre planleggingsfasen. Trafikktall og tilpasning til eksisterende vegnett vil måtte tas med i vurderingen av standard. Som følger av disse forholdene er det stor sannsynlighet for at valg av standard vil bli H<sub>Ø1</sub> i henhold til vegnormalene i *Håndbok 017: Veg og gateutforming (2013)*. En slik vegklasse vil bety at eksisterende veg vil stedvis bli utvidet med ca. 2-3 meter i forhold til dagens standard. Utbedret veg vil bli mer oversiktlig med færre og mindre knappe kurver/svinger. Typisk for denne vegklassen vil være: 10 tonns bæreevne (60 tonns aksellast), 6,5 meters vegbredde, og en fartsgrense på 80 km/t.

Ved valg av H<sub>Ø1</sub> vil profil se slik ut:



Bilde 2 – Utsnitt fra Håndbok 017: Veg og gateutforming

## **3 RAMMER OG PREMISSE FOR PLANARBEIDET**

### **3.1 Plan og bygningsloven (PBL)**

Loven skal legges til grunn for planlegging og utøvelse av myndighet, i kommuner, fylkeskommuner og hos statlige myndigheter. Loven skal sikre samordning mellom annet lovverk, som kulturminneloven, naturmangfoldloven, vannressursloven, jordlova, skoglova, lakse- og innlandsfiskeklova, vannforskriften m.fl. Den legger premissene for planprosess og konsekvensutredning.

### **3.2 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging**

De nasjonale forventninger etter Plan- og bygningslovens § 6-1 ble for første gang fastsatt av Regjeringen 24.6.2011. Forventningene skal følges opp i planleggingen etter plan- og bygningsloven og legges til grunn for Statens deltaking i planleggingen.

I dokumentet fremkommer det flere arealpolitiske føringer, som vil stå sentralt i utarbeidelsen av detaljreguleringen med konsekvensutredning. 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 traseer bør der det er mulig legges utenfor biologisk viktige områder og truet natur
- fylkeskommunene som den nye store vegeieren i Norge bidrar aktivt til å følge opp miljømålene i samferdselspolitikken
- reindriftens interesser og behov synliggjøres og ivaretas på en helhetlig måte i arealplanleggingen
- økt bevissthet og kunnskap om landskapsverdier, og ivareta landskapshensyn i planleggingen

### **3.3 Nasjonal transportplan/Regional transportplan**

Det er ikke avsatt konkrete midler til planlagte tiltak. Torskenpakken venter på avklaringer i forhold til rulleringen av Regional transportplan for Troms. Hvis bevilgningen økes er det ønskelig å ha planene klare til å gjøre nødvendige skredsikringstiltak. Denne strekningen er blant de høyest prioriterte.

### **3.4 Nasjonale lover, konvensjoner og rikspolitiske retningslinjer (RPR)**

Følgende nasjonale og regionale mål og retningslinjer kan komme til anvendelse i planarbeidet:



### *Rikspolitiske retningslinjer for samordna areal – og transportplanlegging*

Arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Det skal legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i planleggingen.

### *Den europeiske landskapskonvensjonen*

Den europeiske landskapskonvensjonen som trådte i kraft 4. mars 2004 har blant annet som mål å fremme livskvalitet og helse, ta vare på verdifulle landskap, styrke bevisstheten om landskapet og å oppfordre til aktiv medvirkning. Landskapets kvalitet har stor innvirkning på folks livskvalitet og helse. Landskapet er stadig i endring og bør planlegges ut i fra befolkningens behov slik at det utvikles gode og bærekraftige lokalsamfunn.

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

Loven har fastsatt mål for ivaretagelse av naturtyper og arter. Videre omhandler denne loven sentrale prinsipper om kunnskapsgrunnlag og miljørettslige prinsipper som skal legges til grunn også for arealplanlegging etter annet lovverk.

## **3.5 Planstatus for området**

Berørte landområder er i all hovedsak avsatt til Landbruk, natur- og friluftsområder (LNF) i kommuneplanens arealdel, vedtatt 20.04.2010. Berørt sjøområde er avsatt til Natur, friluftsliv, ferdsel og fiske (NFFF).

Ingen av alternativene er med i gjeldende kommuneplan eller kommunedelplan. Både valg av tunnel og fjordkryssing medfører et vesentlig avvik fra kommuneplanens arealdel. Regulering som medfører et vesentlig avvik fra kommuneplanens arealdel skal i henhold til plan- og bygningsloven (PBL) konsekvensutredes. Derfor må det utarbeides planprogram og reguleringsplan med konsekvensutredning for dette prosjektet.

Velges et alternativ for fjordkryssing vil vegtilknytning på nordsiden av Sifjorden komme i berøring med reguleringsplan for Internveg Torsken. Det må i det videre planarbeid vurderes hvordan disse planene skal tilpasses hverandre, eventuelt om reguleringsplan for Internveg Torsken må oppheves. Det skal i tillegg vurderes om det er aktuelt å hente masser innenfor dette planområdet.

## **4 UTREDNINGSTEMA OG PROBLEMSTILLINGER**

Konsekvensutredningen skal inneholde 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».

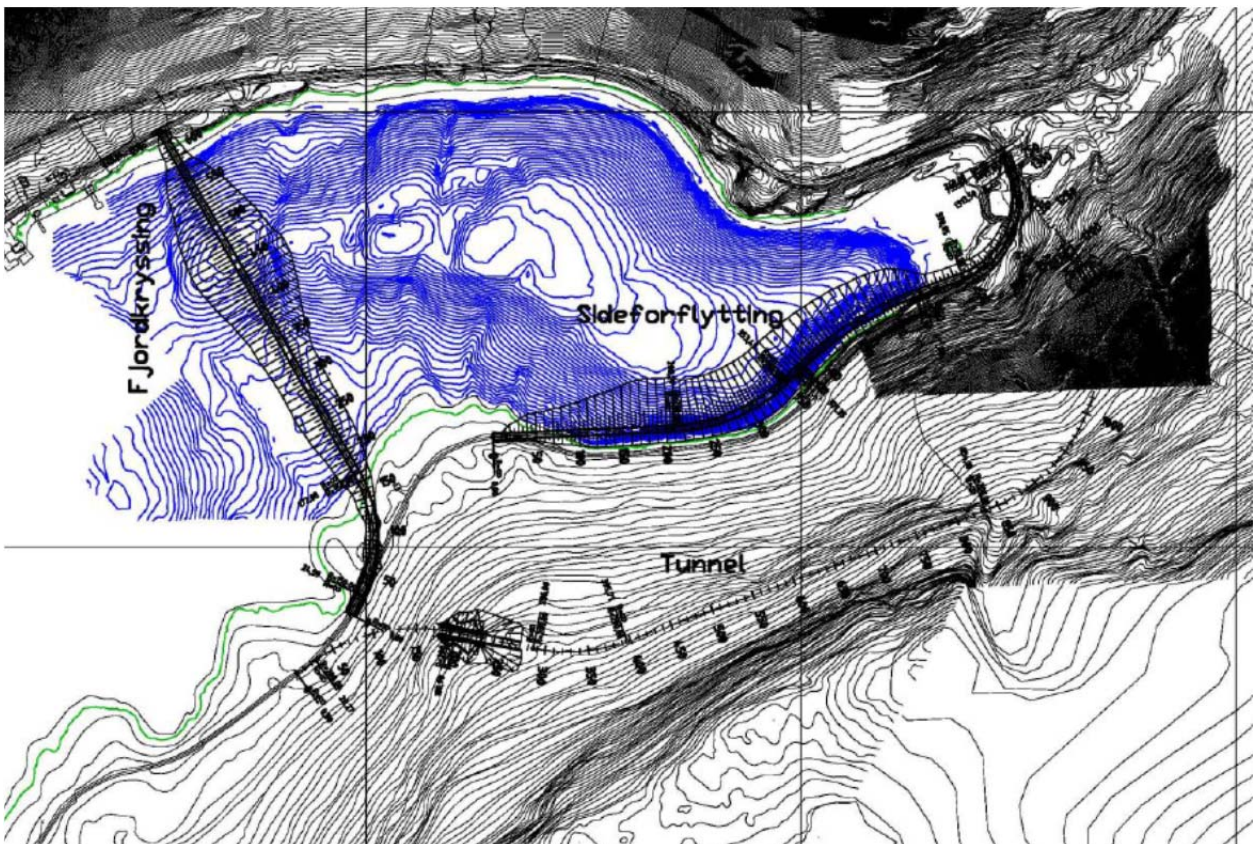
#### 4.1 Alternativer som foreslås utredet

##### 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.

##### Alternativ 1a - Fjordkryssing

Fjordkryssing vil av økonomiske og praktiske hensyn være det foretrukne alternativ. Foreløpig er det sett på korteste alternativ for fjordkryssing samt der dybden er minst (se utsnitt nedenfor). Vegens lengde over fjorden vil ved valg av denne løsningen bli ca. 400 meter. I tillegg er det nødvendig med ei bru, med antatt brulengde på ca. 100 m. Foreløpig kostnadsberegninger tyder på at tiltaket kan komme på i overkant av kr. 100 millioner kroner.



Bilde 3 - Forprosjekterte vegføringer

### *Alternativ 1b - Fjordkryssing*

I høringsperioden kom det inn et innspill fra Sifjord grunneierlag på et alternativ for fjordkryssing som det er interessant å vurdere nærmere (se Figur 1 og prinsippskisse for Fjordkryssing 2). Av grunnlagsdataene som foreligger vil dette alternativet kreve en større mengde med utfyllingsmasser. Alternativet tas med i det videre planarbeidet.

### *Alternativ 2 – Tunnel*

Det er mye ulendt terreng og ur i Sifjordbotn/Røyresbukta. Det er derfor knyttet en del usikkerhet til plassering av påhuggene for en eventuell tunnel i området. Påhugg må lokaliseres helt innerst i Sifjordbotn. Samme forhold er det også i andre enden av tunnelen, rett rundt Røyreset. Tunnelstrekningen vil kunne bli ca. 950 meter og det er behov for to portaler, hver på ca. 60 m. Tiltak er kostnadsberegnet til ca. 150 millioner kroner.

### *Alternativ 3 – Sideforflytning*

Det er vurdert en sideforskyvning av vegen med at vegen trekkes ca. 20 meter ut i fjorden. Det vil da bli ny veg over en strekning på ca. 750 meter. Terrenget/sjøbunnen er veldig sidebratt på overnevnte strekning. Dette medfører en betydelig sjøfylling, i størrelsesorden ca. 400 000 m<sup>3</sup>. Kostnadene vil ligge på ca. 80 millioner kroner.

Dette er en løsning som ikke gir 100 % sikring mot ras i og med at snøras i de fleste tilfeller også vil berøre en sideforflyttet veg. Sideforflyttes vegen ytterligere ut i fjorden øker massebehovet betydelig da terrenget her er meget sidebratt. Av denne grunnen ser ikke Statens vegvesen på dette alternativ som aktuelt å utrede videre, men det tas allikevel med i dette planprogrammet slik at eventuelle motforestillinger mot ingen videre alternativutredning kommer frem.

## **4.2 Metode**

Utredningen utføres med utgangspunkt i Forskrift for konsekvensutredning og Statens vegvesen [håndbok 140 "Konsekvensanalyser"](#).

Som utgangspunkt benyttes standard metode for konsekvensanalyse definert i Statens vegvesens håndbok 140. 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, jf «Konsekvensvifta» i håndbok 140.

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

Figur 4 - Figuren viser konsekvensvifta (kilde: Statens Vegvesen. Håndbok 140)

### 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.

Det vil gjennomføres en landskapsanalyse. Denne vil danne grunnlaget for vurdering av landskapskarakter og landskapsverdi.

Anleggsperioden skal også omtales.

## 4.3 Prissatte konsekvenser

### 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 utarbejdes 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
- Helsevirkning av økt gang- og sykkeltrafikk
- Utrygghetsfølelse for gående og syklende

#### Budsjettvirkning for det offentlige

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

## 4.4 Ikke-prissatte konsekvenser

### *Nærmiljø og friluftsliv*

Nærmiljø omfatter helheten i menneskenes daglige livsmiljø og er stort sett knyttet til bolig/fritidsbebyggelse, skole, sentrumsliv, nærfriluftsliv m.v. Helse, trivsel, sosialt liv og vilkår for fysisk aktivitet og rekreasjon i nærområdet er viktige elementer i dette.

For vegstrekningen er temaet særlig aktuelt og viktig i forhold til konsekvenser for den ene berørte fritidsboligen i planområdet og generell rekreasjon/friluftsliv knyttet til innbyggerne for øvrig i Sifjord.

Metode: Relevante forhold knyttet til nærmiljø og friluftsliv skal dokumenteres ut fra informasjon og kunnskap som foreligger i offentlig etater, lag og organisasjoner, og ut fra egne befaringer/møter i området. Støy skal beregnes og vurderes i henhold til veiledende retningslinje T-1442 fra Miljøverndepartementet.

Virkninger som skal omtales:

- arealinngrep i viktige områder
- endringer i støy ved fritidsboliger og utendørs oppholdssteder, herunder friområder
- barrierevirkninger

Forslag og vurdering av avbøtende tiltak skal omtales.



### Naturmiljø

Tema naturmiljø omhandler naturgrunnlaget, naturtyper og det biologiske mangfoldet knyttet til de ulike naturtypene. Innenfor planområdet vil vurderingene i forhold til naturmiljø være knyttet til tiltakets påvirkning på biologisk mangfold i berørte områder generelt, og spesielt i fjord og fjærområdene som vil bli berørt av en ev. fjordkryssing.

Metode: verdifulle naturtyper og naturområder skal kartfestes, beskrives og verdisettes ut fra kjente datakilder (bl.a. Naturbasen) og egne befaringer/vurderinger. Særlig områder knyttet til vann, vassdrag og våtområder er sentrale. Leveområder og hekkeområder for dyr og fugler, med særlig vekt på truede arter skal registreres.

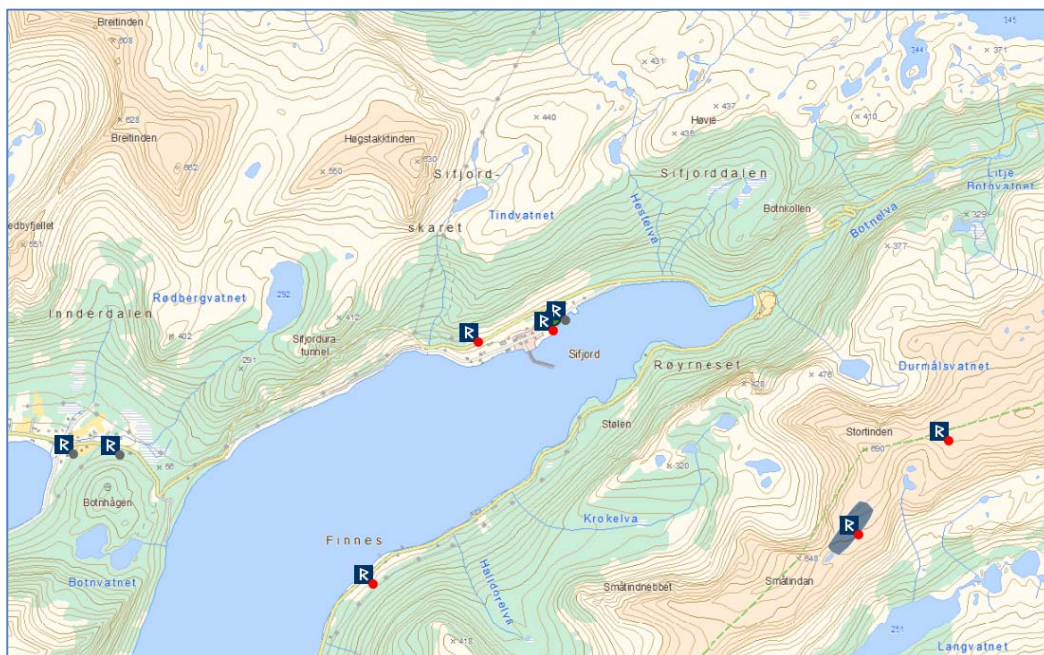
Omfang og konsekvenser av tiltaket skal vurderes i forhold til:

- arealinngrep i områder som er verdifulle for naturmiljøet
- nærføring til naturområder som kan gi konsekvenser for det biologiske mangfold
- fare for forurensing av vann og vassdrag
- virkninger for vannmagasineringskapasitet og avrenningshastighet
- vannkvalitet, både i anleggsfasen og permanent fase (driftsfasen)

Forslag og vurdering av avbøtende tiltak skal omtales.

### Kulturminner og kulturmiljø

Tema kulturmiljø omfatter viktig kulturlandskap og ferdete kulturminner. Dette omfatter også samiske kulturminner. Sektormyndighetene vil gjennomføre befaringer i området og resultatene av ev. funn må vurderes i den videre planprosessen.



Bilde 5 - Registrerte kulturminner i området

### Landskapsbilde

Tema landskapsbilde skal ta for seg de visuelle kvalitetene i omgivelsene og hvordan disse endres som følger av tiltaket. Temaet tar for seg både hvordan tiltaket er tilpasset landskapet sett fra omgivelsene, og hvordan landskapet oppleves fra vegen (reiseopplevelse). Innenfor temaet skal landskapsbilde *det åpne kultur- og naturlandskapet* vurderes.

Virkningen 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 tiltakets skala står i et harmonisk forhold til skalaen i landskapet.
- Om tiltaket medfører skjemmende, irreversible sår i landskapet.
- Om andre tiltak som støyskjermer, gjerder etc. kan være skjemmende for landskapet.
- Om tiltaket bryter med strukturen i landskapet.
- Om tiltakets nær- eller fjernvirkning er forringende for landskapet.
- Om tiltaket gir endret/reduert reiseopplevelse for trafikantene.

Yttersiden av Senja er kjent for sine store landskapsverdier (Jf. Nasjonalt referansesystem for landskap). Dette temaet gis derfor stor betydning i dette plan og utredningsarbeidet.

### Naturressurser

Tema naturressurser omfatter alle ressurser knyttet til jord, skog og andre utmarksarealer, fiskebestand, vilt (økonomisk utnyttelse), vannforekomster og ressurser knyttet til berggrunn, mineraler og løsmasser. I dette prosjektet begrenses temaet hovedsakelig til reindrif og fiskebestand i fjordbotn, da ingen andre deltemaer berøres av prosjektet i vesentlig grad.

### Geologi, geoteknikk og seismikk

Det skal gjennomføres undersøkelser for å sikre gjennomførbarheten av tiltaket. Det skal i planprosessen avgjøres hvilke alternativ som skal utredes og nivået på disse. Ved valg av fjordkryssing må det gjennomføres seismiske undersøkelser for å få oversikt over grunnforholdene i fjordbunnen.

### 4.5 Risiko og sårbarhetsanalyse

Risiko- og sårbarhetsanalyse gjøres som en del av reguleringsplanarbeidet. Sentrale tema er blant annet grunnforhold (geologi og geoteknikk), skred og trafiksikkerhet.

### 4.6 Tema som skal behandles i planbeskrivelsen

I tillegg til de særskilte utredningstemaer som er beskrevet i kapittel 4.3 (prissatte konsekvenser) og 4.4 (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:

- Standardvalg og eventuelle fravik

- Trafikkgrunnlag og -fordeling
- Forholdet til gående og syklende
- Eiendomsforhold og behov for ev. grunnerverv, arealbruk
- Anleggsgjennomføring
- Kostnadsanslag

Det vil også bli utført prosesser beskrevet i vegvesenets håndbøker 140 *Konsekvensanalyser* og 021 *Vegtunneler*. Dette for å supplere med mer spesifikke vegfaglige tema.

## 5 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

### *Planprosess*

Planforslaget fremmes som en detaljregulering med tilhørende konsekvensutredning for tiltaket. Planprogrammet redegjør for hvilke forhold som vil bli utredet og belyst i planforslaget. Forslag til planprogram har vært på høring til berørte myndigheter og interesseorganisasjoner og vært lagt ut til offentlig ettersyn. Dette ble gjort samtidig som det ble varslet planoppstart.

Torsken kommune fastsetter planprogrammet for planarbeidet. Kopi av fastsatt planprogram skal sendes til de som har avgitt høringsuttalelse til dette forslaget.

Statens vegvesen utarbeider planbeskrivelse og 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, landskapet og samfunnet. Virkninger av planen som helhet skal også inngå i vurdering av konsekvensene.

Valg av trasealternativ baserer seg på konsekvensutredning og geotekniske undersøkelser. Valgt løsning vurderes også opp mot økonomi og mulighetene for gjennomføring av avbøtende tiltak. Trasevalg avklares i samarbeid med planmyndigheten og forankres politisk i Torsken kommune. Forslag til detaljreguleringsplan med konsekvensutredning og valgt alternativ skal legges ut til offentlig ettersyn med frist for uttalelse minimum i 6 uker. Planforslaget vedtas endelig av kommunestyret i Torsken kommune.

Forslag til reguleringsplan og konsekvensutredning vil foreligge i april-mai 2014, slik at planen kan legges ut til offentlig ettersyn våren/sommeren 2014 og vedtas høsten samme år. Tidsplanen er med forbehold om at alt går som planlagt og at det ikke kommer innsigelser til planen.



### *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 ble i forbindelse med utleggingen av planprogrammet til offentlig ettersyn gjennomført et åpent informasjonsmøte på Sifjord grendehus. Det vil i tillegg bli arrangert et møte under høringen av selve planforslaget, mest sannsynlig i løpet av våren 2014.

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 [www.vegvesen.no/Vegprosjekter/torskenpakken](http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/torskenpakken). Informasjon om prosjektet ligger også på Torsken kommunes 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.