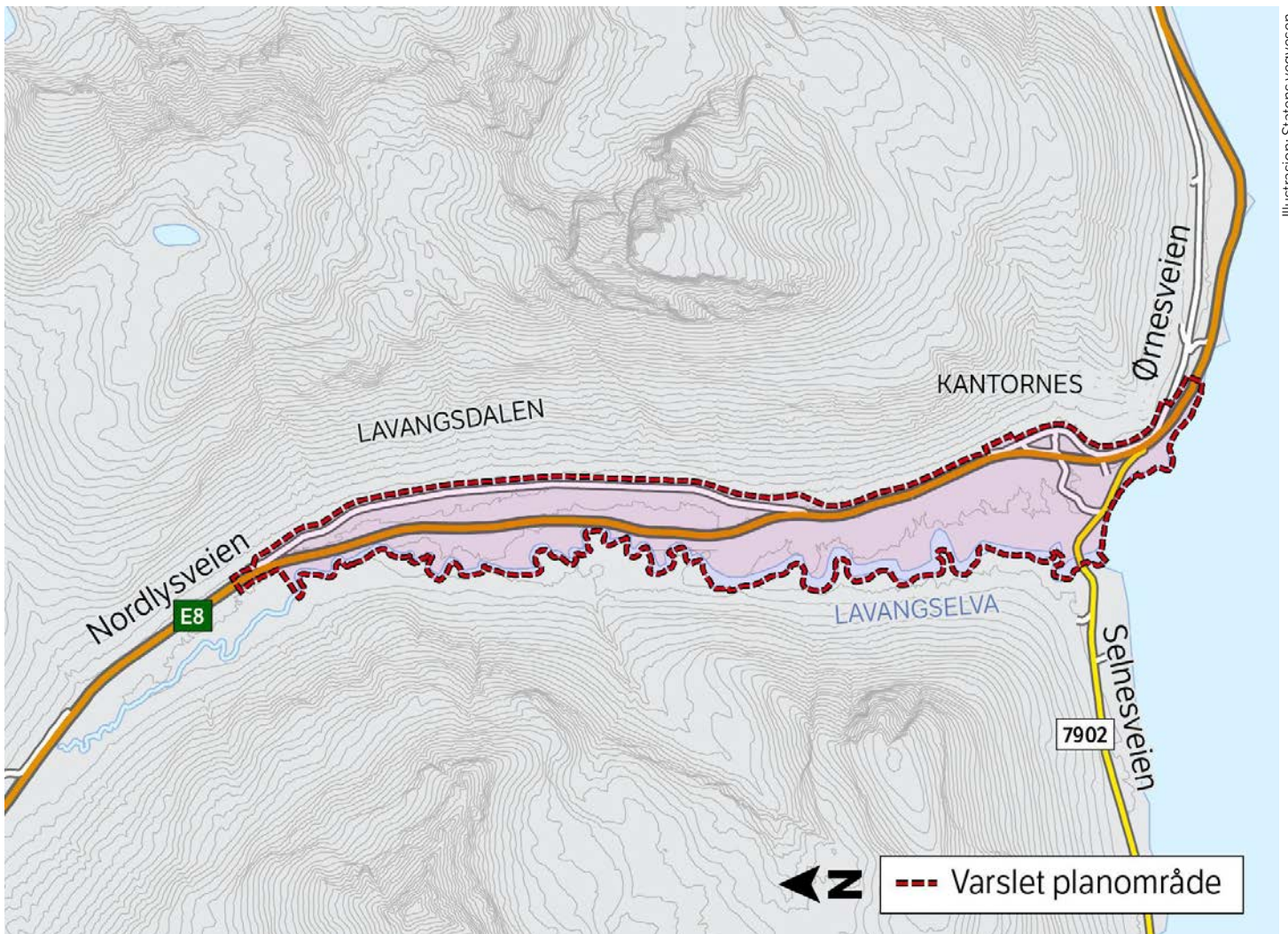




Statens vegvesen

PLANPROGRAM

Høringsutgave



## E8 Storskreda-Kantornes

Balsfjord kommune

Utbygging  
Tromsø kontorsted  
17.11.2023

Høringsperiode:  
20.11.2023-15.01.2024



# Innhold

|  |    |
|--|----|
| 1 INNLEDNING.....  | 2  |
| 1.1 Varsel om oppstart og høring planprogram .....                     | 2  |
| 1.2 Formålet med planen.....   | 2  |
| 1.3 Alternativ .....   | 2  |
| 1.4 Forholdet til forskrift for konsekvensutredninger .....            | 3  |
| 1.5 Høring av planprogram.....   | 4  |
| 2 HVA ER ET PLANPROGRAM.....   | 4  |
| 3 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET .....                                      | 5  |
| 3.1 Planområdet.....   | 5  |
| 3.2 Bakgrunn for planarbeidet .....                                    | 6  |
| 3.2 Målsetting for planarbeidet.....                                   | 7  |
| 3.4 Valg av vegstandard .....  | 8  |
| 4 RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET .....                            | 10 |
| 4.1 Bærekraftsmålene.....  | 10 |
| 4.2 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging ..... | 10 |
| 4.3 Nasjonal transportplan .....                                       | 12 |
| 4.4 Planstatus for området .....                                       | 12 |
| 4.5 Andre rammer og føringer.....                                      | 12 |
| 5 UTREDNINGSTEMA OG PROBLEMSTILLINGER .....                            | 14 |
| 5.1 Alternativer som foreslås utredet.....                             | 14 |
| 5.2 Metode.....  | 14 |
| 5.3 Prissatte konsekvenser .....                                       | 16 |
| 5.4 Ikke-prissatte konsekvenser.....                                   | 18 |
| 5.5 Risiko og sårbarhetsanalyse .....                                  | 22 |
| 5.6 Tema som skal behandles i planbeskrivelsen .....                   | 22 |
| 6 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING.....                                      | 24 |
| Medvirkning .....  | 24 |
| 7 Vedlegg .....  | 25 |

## 1 INNLEDNING

### 1.1 Varsel om oppstart og høring planprogram

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

Forslag til planprogram sendes nå på høring og legges ut til offentlig ettersyn samtidig med varsel om oppstart av planarbeidet, jf. plan- og bygningsloven §12–8.

Det vises til at det har pågått planarbeid for denne delen av E8 tidligere og at planområdet nå er endret. I 2011 ble det varslet planoppstart for strekningen E8 Storskreda–Laksvatnbukt. Planarbeidet ble stanset i 2013, før det deretter ble startet igjen i 2014. Det ble varslet ny planoppstart med høring av planprogram og forlengelse av planområdet til Naustnes, sør for Laksvatnbukt. Planprogrammet ble fastsatt 27.05.2015. Planarbeidet ble på nytt stanset i 2017 før reguleringsplanen hadde vært på høring. Planarbeidet ble stanses på grunn av manglende bevilgning.

Strekningen det nå skal utarbeides reguleringsplan for er noe kortere enn i det tidligere reguleringsplanarbeidet. Nå starter prosjektstrekningen ved Storskreda i Lavangsdalen og avsluttes like sør for fylkesvegkrysset på Kantornes. Det er gjennomført nye vurderinger av Statens vegvesen sin plikt til utredninger i henhold til forskrift for konsekvensutredninger og det er derfor utarbeidet nytt planprogram.

### 1.2 Formålet med planen

Formålet med planarbeidet er å bidra til økt samfunnsikkerhet, økt trafiksikkerhet og bedre regularitet på innfartsveien til Tromsø. Les mer om prosjektets målsetting i kap. 3.2.

### 1.3 Alternativ

Da planarbeidet ble stanset i 2017 var det skissert opp følgende løsning for vegen:

- Strekning fra Storskreda til bom ved Bakkevoll: Etablere midtrekkverk fra eksisterende midtrekkverk (vegstandard H1–veg oppgradert med midtrekkverk). Videreføring av standard på tilstøtende vegstrekning med 90 km/t. Midtrekkverkets lengde blir ca. 2,6 km.
- Strekning fra bommen ved Bakkevoll til kryss Kantornes: Breddeutvidelse av eksisterende veg til H1 (90 m), fartsgrense 80 km/t.

I daværende skedrapport ble det fastslått at det er behov for totalt fem skredsikringstiltak fra Storskreda til Bakkevoll, inkludert utvidelse av eksisterende skredvoll ved Storskreda. Det er også behov for å utvide skredvollen nedenfor fjellet Stortind. Denne ligger litt lenger nord i Lavangsdalen i Tromsø kommune. Det skal utarbeides egen reguleringsplan for utvidelse av denne skredvollen.

I forbindelse med tidligere planarbeid ble det avdekket dårlige grunnforhold i den sørligste delen av Lavangsdalen. Det var blant annet derfor at ny veg fra Storskreda til Bakkevoll ble tegnet på østsiden av E8, i ny trasé noen meter øst for dagens E8.

Det skal nå vurderes nærmere om det er gjennomførbart, med tanke på grunnforholdene, å gjenbruke mer av dagens E8 mellom Storskreda og Bakkevoll ved å utvide denne til 10 meters vegbredde, tilsvarende slik det ble gjort da E8 fra Storskreda til Sørbotn ble oppgradert med midtrekkverk og økt vegbredde. Fra Bakkevoll til Kantornes er det eksisterende E8 som skal breddeutvides.



Figur 1: Oversiktskart Storskreda-Kantornes.

#### 1.4 Forholdet til forskrift for konsekvensutredninger

Statens vegvesen har vurdert at tiltaket er av en slik investeringsmessig størrelse at det faller inn under KU-forskriften § 6 *Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding*, bokstav b) reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I, 7. bokstav e) Andre vei- og jernbanetiltak med investeringskostnader på mer enn 750 millioner kr.

Det skal utarbeides planprogram iht. §§ 13 og 14.

I henhold til KU-forskriften § 17 skal konsekvensutredningens innhold og omfang tilpasses den aktuelle planen eller tiltaket, og være relevant for de beslutninger som skal tas. For å vurdere hva som er relevante temaer som skal utredes i dette vegprosjektet er det gjort en vurdering etter KU-forskriften § 21. § 21 gir en oversikt over de elementene (faktorene) eller tema som

skal identifiseres og utredes der det er beslutningsrelevant. Basert på dette er det vurdert som nødvendig å gjennomføre konsekvensutredning for temaene:

- Reindrift
- Naturmangfold
- Kulturarv
- Klimagassutslipp

Les den fullstendige vurderingen av krav til utredning i saken jf. forskrift om konsekvensutredning i vedlegg 1.

## 1.5 Høring av planprogram

Forslag til planprogram er sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i fra 20.11.2023 til 15.01.2023 (8 ukers høringsperiode pga. juleferien). Dokumentene er tilgjengelig på Statens vegvesens nettside

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e8storskredakantornes/>

og på kommunens nettside [www.balsfjord.kommune.no](http://www.balsfjord.kommune.no).

Tirsdag 12. desember 2023 er det informasjonsmøte om planarbeidet. Møtet skal være på Laksvatn oppvekstsenter, Svartbergveien 3, 9042 Laksvatn.

Innspill til planprogrammet, det vil si gjeldende og fremtidig arealbruk, alternativer, behov for utredninger eller opplegget for medvirkning, merkes med **23/7179** og sendes innen **15.01.2023** til:

- [firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)
- eller til Statens vegvesen, Postboks 1010 Nordre Ål, 2605 Lillehammer.

Etter høringen vil Statens vegvesen behandle innkomne innspill og ved behov oppdatere planprogrammet. Planprogrammet legges deretter frem for fastsettelse i Balsfjord kommune, jf. plan- og bygningsloven § 12-9, og er bindende for det videre planarbeidet.

## 2 HVA ER ET PLANPROGRAM

Et planprogram kalles ofte en plan for prosessen og planleggingen. Planprogrammet skal gjøre rede for hvordan selve reguleringsplanprosessen skal gjennomføres, forenklet sagt en «plan for planen». Planprogrammet utgjør første steg i arbeidet med detaljregulering for E8 Storskreda-Kantornes.

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 plan- og bygningsloven § 4-1).

### 3 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET

#### 3.1 Planområdet

Strekningen E8 Storskreda–Kantornes ligger i den sørlige delen av Lavangsdalen, i Balsfjord kommune, Troms og Finnmark fylke. Vegstrekningen som skal reguleres starter ved Storskreda (hvor dagens midtrekkverk nordfra avsluttes) og ender like sør for kryss på Kantornes.

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. Området består i hovedsak av gran og lauvskog. Sør for Bakkevoll er det noe dyrket mark., Nedre del av Lavangselva med utløp ved Kantornes er vernet som naturreservat med ID VV00003214. Det vises til at varslet planområde (se kart under) inkluderer Lavangselva og planområdets grense er lagt på vestsiden av elva.

Intensjonen er at planområdet skal grense til naturreservatet. Elva er tatt med i planområdet i tilfelle det må gjennomføres erosjonssikring som følge av geotekniske tiltak.

Kantornes er ei lita bygd i Balsfjord. Nordover fra Kantornes er det spredt bebyggelse og jo nærmere Bakkevoll jo færre hus. Omtrent fra Bakkevoll og nordover til Storskreda er det ingen bebyggelse.

Mellom Bakkevoll og Storskreda ligger det en skogsvei ca. 200 meter øst for dagens E8. Dette er den gamle nedlagte E8. Denne benyttes i dag som adkomstveg til utmarkseiendommer. Vegen har delvis asfaltdekke.

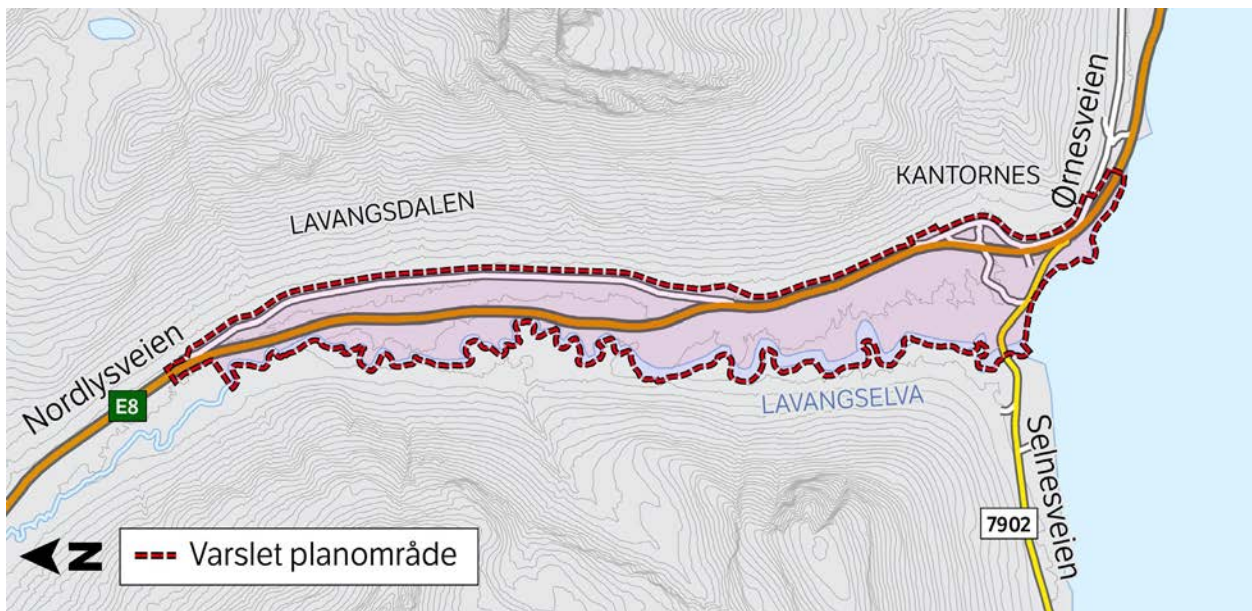


På Rødmyra ligger det et skistadion, med et klubbhus på motsatt side av E8. Anleggene er knyttet sammen med en skibru som går over dagens E8.

Lavangsdalen er mye brukt som utfartsområde gjennom hele året, og det går mange etablerte turstier til blant annet Blåtinden og Lavangstinden. Blåtinden, også kjent som «den sovende soldat», er et av de mest populære toppturfjellene i Tromsø-området. De fleste som bruker området til toppturer er avhengig av bil.

På reindriftskart er det angitt flyttlei som krysser E8 i Lavangsdalen, og planområdet er i beiteområder for rein.

I planområdet er det tatt med tilstrekkelig areal på begge sider av veien for å gi rom for nødvendige utbedringer, justeringer, vegomlegginger og skredsikring. Det varsles planoppstart med følgende planområde:



Figur 2: Illustrasjon av planområdet

## 3.2 Bakgrunn for planarbeidet

### Prosjektets historikk

Bakgrunnen for prosjektet er de mange ulykkene som har vært på strekningen E8 Storskreda–Kantornes. I tidsrommet 2002–2021 (20 år) har det vært 20 trafikkulykker med totalt 10 drepte, 10 hardt skadd og 28 lettere skadde. Hvis man går tilbake til 1986 har det totalt sett vært 30 registrerte trafikkulykker (vegkart.no). I 2011 var det en alvorlig trafikkulykke med fem drepte og flere hardt skadde like sør for dagens midtrekkverk. Daværende samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa bestilte midtrekkverk gjennom media. Reguleringsplanarbeidet ble delt i to trinn; 1.trinn fra Sørbotn–Storskreda, 2. trinn fra Storskreda–Laksvatnbukt.



Reguleringsplan for Sørbotn–Storskreda måtte utarbeides i 2011 for å få tildeling av midler gjennom statsbudsjettet. Planarbeidet ble igangsatt mars 2011 og planforslaget ble vedtatt i februar og mars 2012 (hhv. i Tromsø kommune og Balsfjord kommune). Det ble etablert midtrekkverk på denne strekningen høsten 2013.

I 2014 startet arbeidet med reguleringsplan for strekningen E8 Storskreda–Ytre Tomasjord (7,7 km) i regi av Statens vegvesen Vegavdeling Troms. Hovedmålet var breddeutvidelse av eksisterende veg og vurdering om midtrekkverk og forbikjøringsfelt kunne etableres. Arbeidet ble stoppet i 2017 før planforslaget hadde vært på høring og til offentlig ettersyn.

Strekningen det nå skal utarbeides reguleringsplan for, er kortere enn for tidligere reguleringsplanarbeid.

### 3.2 Målsetting for planarbeidet

#### Samfunnsmål

Målsettingen med prosjektet er å bidra til økt samfunnssikkerhet gjennom sikring mot skred, økt trafiksikkerhet med etablering av midtrekkverk og dermed bedre regularitet på innfartsvegen til Tromsø.

#### Effekt mål

Effektmålene sier noe om hva samfunnet skal oppnå når vegen er ferdig bygget.

|                      | Effekt mål  | Indikator  |
|----------------------|---|--|
| 1 Trafikk-sikkerhet  | <b>Effekt mål 1.1:</b><br>Øke trafiksikkerheten på strekningen.                     | Etablere ca. 2,6 km midtrekkverk og et forbikjøringsfelt i hver retning.<br><br>Øke vegbredden fra Bakkevoll til Kantornes fra 7,5 m til 9 m, ca. 2,4 km.<br><br>Utforme kryss Kantornes iht. Gjeldende håndbøker. |
|                      | <b>Effekt mål 1.2:</b><br>Redusere antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde | Reduksjon i samlet ulykkestall både ift. Antall og alvorlighetsgrad fra siste 10-årsperiode (2011–2021).   |
| 2 Samfunns-sikkerhet | <b>Effekt mål 2.1:</b><br>Redusere sannsynligheten for skred på E8.                 | Oppnå sikkerhetskravet ved ÅDT 4000–5999 er 1/100 (samlet skred-sannsynlighet pr. km og år).<br><br>Hindre langvarig stenging av hoved-innfartsåren til Tromsø   |

|  |  |   |
|--|--|---|
|  |  | som følge av skredfare eller skred på veg.  |
|  | <b>Effektmål 2.2:</b><br>Bygge et robust veganlegg som takler klimahendelser og sikrer områdestabilitet. | Vegen skal tåle 200 års flom med klimapåslag.<br>Vegen skal bygges iht. regelverk for områdestabilitet jf. NVE veileder 1/2019. |

### 3.4 Valg av vegstandard

#### *Trafikkmengde*

Årsdøgntrafikk (ÅDT) for 2022 er 3830 (20 % tunge). For å beregne fremtidig årsdøgntrafikk er det lagt til grunn at vegen er ferdigbygd i 2028. Fremtidig årsdøgntrafikk blir da:

- 2048: ÅDT 4500 (23 % tunge) (20 år framskriving)
- 2068: ÅDT 5100 (25 % tunge) (40 år framskriving)

Det er fylkesprognoser for Troms som er benyttet for framskrivingen.

#### *Standard:*

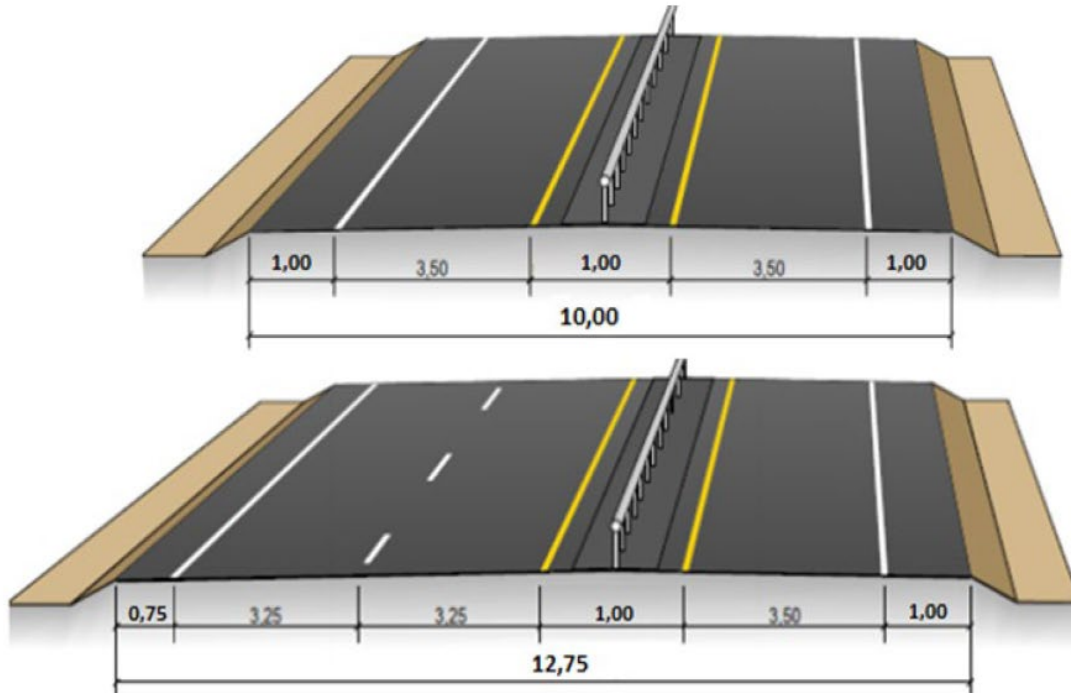
Målsetting for planarbeidet innebærer at valg av vegklasse vil være oppgradert H1-veg med 10 meters vegbredde og midtrekkverk på strekningen Storskreda-Bakkevoll, og H1-veg (9 m) fra Bakkevoll til Kantornes. Eksisterende vegbredde varierer fra 5,9 m til 6,7 m.

Det skal ikke reguleres areal til gang- og sykkelløsning langs E8. Prosjektet utarbeides med samme standard som resterende strekning i Lavangsdalen. E8 gjennom Lavangsdalen er ikke en del av den nasjonale sykkelrute 1, *Kystruta*. Kystruta går fra Tromsø til Nordkapp via fylkesveg 91 Breivikeidet.

Typisk for vegklassen vil være: (bæreevne, vegbredde, fartsgrense, avkjørsler mm).

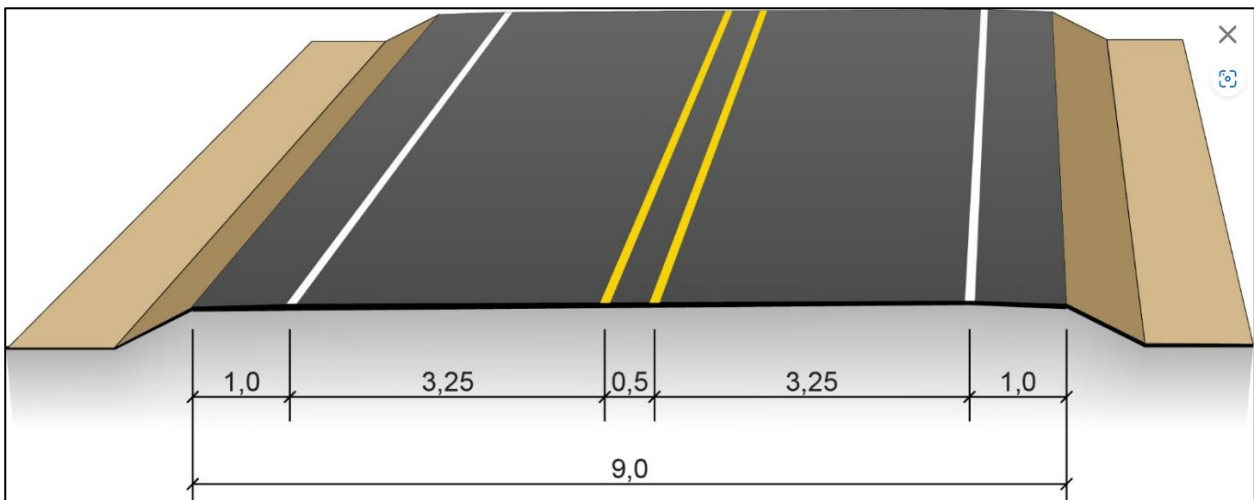
|  |  |
|--|--|
| Dimensjoneringsklasse Storskreda-Bakkevoll | H1 – oppgradert med 10 m og midtrekkverk, 90 km/t  |
| Dimensjoneringsklasse Bakkevoll-Kantornes  | H1 – 9 m, 80 km/t  |
| Vegtype                                    | H1 – Nasjonal hovedveg   |
| Vegbredde                                  | 9-10 meter   |
| Dimensjonerende typekjøretøy               | MVT - Modulvogntog   |
| Maksimal stigning                          | 6 %  |
| Helårs bæreevne                            | 10 tonns helårsbæreevne  |
| Tilknytninger                              | Kryss skal bygges som forkjørsregulerte T-kryss og utformes iht. Håndbok N100 (Statens vegvesen 2022). |

Illustrasjonen under viser tverrprofil for planlagt veg mellom Storskreda og Bakkevoll, med og uten forbikjøringsfelt.



Figur 3: Tverrprofil med og uten forbikjøringsfelt. Illustrasjon: Statens vegvesen

Illustrasjonen under viser profil for planlagt veg mellom Bakkevoll og Kantornes.



Figur 4: Vegprofil H1-veg 9 meter. Håndbok N100 Veg- og gateutforming, Statens vegvesen 2022.

## 4 RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET

*I dette kapittelet gis det en oversikt over relevante planer, retningslinjer etc. som inneholder arealpolitiske føringer for detaljreguleringen.*

### 4.1 Bærekraftsmålene

Regjeringen forventer at FNs bærekraftsmål legges til grunn for samfunns- og arealplanlegging. For Statens vegvesen er alle de 17 bærekraftsmålene viktige, men det er spesielt fem<sup>1</sup> bærekraftsområder som det er viktig at vi lykkes med:

- klimagassutslipp og klimatilpasning
- ressursbruk og sirkulærøkonomi
- biologisk mangfold og økosystemer
- ringvirkninger for lokalsamfunn og trafikanter
- seriøsitet og arbeidsforhold i leverandørkjeden og transportnæringen

Bærekraftsmålene er også sentral i gjeldende Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027.

### 4.2 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

De nasjonale forventningene (2023–2027) peker på mål, oppgaver og interesser som regjeringen mener det er viktig at fylkeskommunen og kommunene legger vekt på i sin planlegging etter plan- og bygningsloven. Målene som er nedfelt i nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging gjelder i samme grad for Statens vegvesen. Under følger en oppstilling av forventninger som er relevant for dette planarbeidet:

#### Samordning og samarbeid i planleggingen

Regjeringen har en rekke forventninger til planprosess og planlegging, og følgende er relevante:

**Nr. 1:** Bærekraftsmålene, nasjonale klima- og miljømål, lokalt folkestyre og løsninger som styrker verdiskaping og bosetting i hele landet, legges til grunn for den overordnede samfunns- og arealplanleggingen og for statens deltakelse i planprosessene.

**Nr. 6:** Mulighetene i plan- og bygningsloven for å effektivisere og forenkle planleggingen tas i bruk. Overordnede planer holdes oppdaterte, flere plannivåer enn nødvendig unngås og detaljeringsgraden i planer og utredninger tilpasses behovet.

**Nr. 8:** Det legges til rette for medvirkning og involvering av aktuelle parter og interesser tidlig i planprosessene, også i private planforslag. Digitale medvirkningsløsninger tas i bruk. Grupper og interesser som ikke er i stand til å delta direkte, eller som ikke kan benytte digitale løsninger, sikres muligheter for medvirkning på annen måte.

---

<sup>1</sup> [Vårt bærekraftsansvar | Statens vegvesen](#)

**Nr. 9:** Den samiske befolkningen og nasjonale minoriteter sikres mulighet til å delta i planprosesser som berører dem. Det gjennomføres konsultasjon med berørte samiske interesser.

**Nr. 10:** Det legges til rette for å styrke samisk kultur, nærings- og samfunnsliv og samiske språk gjennom planleggingen.

**Nr. 14:** Berørte myndigheter gir tidlige og tydelige signaler om viktige interesser og hensyn i kommunale planprosesser. Statlige innsigelser skal bli færre og samordnes bedre. Innsigelsesadgangen skal sikre at kommunene ikke vedtar planer som strider mot nasjonale eller vesentlige regionale interesser, eller andre hensyn beskrevet i plan- og bygningsloven § 5-4.

**Nr. 15:** Regionalt planforum brukes aktivt som grunnlag for å avklare og samordne statlige, regionale og kommunale interesser i aktuelle plansaker. 16. Effektive beslutningsprosesser sikres gjennom god samordning mellom vedtak etter plan- og bygningsloven og sektorlover.

**Nr. 18:** I konsekvensutredninger skal alternativer, samlede virkninger av foreslått arealbruk og sumvirkninger vurderes

#### **Velferd og bærekraftig verdiskaping**

**Nr. 40:** Naturgrunnlaget for samisk kultur og næringsutvikling vektlegges, og planleggingen ivaretar arealene til reindriften i tråd med FN-konvensjonen om sosiale og politiske rettigheter artikkel 27. I planprosessene sikres det et godt kunnskapsgrunnlag om reindriften.

**Nr. 42:** Fylkeskommunene og kommunene legger gjennom sin areal- og samfunnsutvikling og virksomhetsutøvelse til rette for omlegging til en mer sirkulær økonomi, der ressurser og eksisterende bebyggelse og anlegg brukes lengst mulig og i større grad ombrukes og oppgraderes.

#### **Klima, natur og miljø**

**Nr. 45:** Omstillingen til lavutslippssamfunnet og bidrag til oppnåelse av klima- og miljø målene prioriteres gjennom arealplanlegging som reduserer utslipp, arealbeslag og transportbehov. Regjeringen oppfordrer kommunene til å sette seg mål for å redusere nedbyggingen.

**Nr. 48:** Omdisponering og nedbygging av karbonrike arealer, inkludert myr, tidevannssump og andre typer våtmark og skog, unngås så langt som mulig, slik at arealenes evne til lagring og opptak av karbon opprettholdes.

**Nr. 53:** Viktig naturmangfold, jordbruksareal, vannmiljø, friluftslivsområder, overordnet grønnstruktur, kulturmiljø og landskap kartlegges og sikres i planleggingen. Samlede virkninger av eksisterende og planlagt arealbruk vektlegges.

**Nr. 54:** Hensynet til verdensarverdiene sikres gjennom helhetlig samfunns- og arealplanlegging.

**Nr. 60:** Planleggingen bidrar til å sikre naturverdier og god miljøtilstand i vann, blant annet ved å unngå å planlegge for byggetiltak i våtmark når det finnes gode alternativer.

**Nr. 61:** Samfunns- og arealplanleggingen samordnes med planlegging av vannforsyning og avløp, herunder overvannshåndtering og vurdering av naturbaserte løsninger.

### 4.3 Nasjonal transportplan

Gjeldende nasjonal transportplan (2022–2033) har følgende mål for planperioden:

- Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. (Overordnet mål)
  - Mer for pengene
  - Effektiv bruk av ny teknologi
  - Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
  - Nullvisjon for drepte og hardt skadde
  - Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Prosjektet er ikke nevnt i St.mld. 20 forslag til NTP 2022–2033, noe som innebærer at det ikke foreligger økonomisk bevilgning for utbygging i inneværende periode.

### 4.4 Planstatus for området

Gjeldende kommuneplan er kommuneplanens arealdel, vedtatt 21.09.2011. Dagens E8 er angitt som samferdsel (linjesymbol). Areal langs E8 er hovedsakelig avsatt til arealformålet LNFR, men det er også noe areal som er avsatt til fritids- og turismål i den sørlige delen av planområdet. Faresone for ras- og skred dekker dagens E8 og tilstøtende areal ca. fra Bakkevoll og helt til kommunegrensa. Litt nord for Bakkevoll er flyttelei for rein avsatt med hensynssone.

Det er ingen reguleringsplaner i kommunens digitale planarkiv innenfor/i nærheten av planområdet. Nærmeste reguleringsplan av nyere tid ligger i Laksvatnbukt (Plan-ID 101, «9 – Laksvatn») og vil ikke komme i berøring med dette planarbeidet.

### 4.5 Andre rammer og føringer

#### Rikspolitiske retningslinjer/Statlige planretningslinjer

For dette planarbeidet er følgende statlige planretningslinjer relevant:

- Statlige retningslinjer for planlegging i sjøområder
- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (2011)
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)

På Kantornes vil tiltak i forbindelse med oppgradering/justering av krysset til fv. 7902 ligge i 100-metersbeltet. Den statlige planretningslinjen sier at tiltak i 100 metersbeltet alltid må vurderes mot hensynet til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne

interesser. Disse vurderingene vil bli redegjort for i planbeskrivelsen, gjennom egne kapitler som beskriver dagens situasjon og tiltakets virkninger på temaet.

Statens vegvesen har vedtatt at alle prosjekter over 51 millioner kroner må bruke VegLCA til å beregne klimagassutslipp. I VegLCA kan vi gjennomføre omfattende livsløpsvurderinger av alle slags veginfrastruktur-prosjekter. Vi får også beregnet klimagassbudsjett gjennom flere faser av vegprosjekt.

### Verneområder

Vest for Lavangselva ligger naturreservatet *Lavangselva naturreservat* som ble vernet 11.12.2015. Formålet med naturreservatet er å bevare et løvskogsområde som med sin variasjon av ulike naturtyper, økosystemer, arter og naturlige økologiske prosesser har særlig betydning for biologisk mangfold. Verdien er særlig knyttet til flommarkskogen langs Lavangselva og til gradienten av løvskog fra elva opp mot fjellet. Formålet omfatter også bevaring av det samiske naturgrunnet.

Deler av elveløpet er inkludert i planområdet ved varsel om oppstart, for å muliggjøre regulering av eventuell erosjonssikring e.l. dersom planarbeidet avdekker behov for dette

### Nasjonal sykkelrute

E8 gjennom Lavangsdalen er ikke en del av den nasjonale sykkelrute 1, *Kystruta*. Kystruta går fra Tromsø til Nordkapp via fylkesveg 91 Breivikeidet.

## 5 UTREDNINGSTEMA OG PROBLEMSTILLINGER

Dette kapitlet gjør rede for alternativ og fagtemaer som foreslås utredet.

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*».

### 5.1 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 alternativ 1 ikke blir gjennomført.

#### *Alternativ 1*

Fra Storskreda til Bakkevoll: Det skal vurderes om eksisterende E8 kan gjenbrukes, eventuelt om det er behov for en sideforskyvning, og dermed gjennomføre breddeutvidelse og etablering av midtrekkverk. Dette forutsetter gjennomførbarhet med tanke på grunnforholdene i området.

Det etableres midtrekkverk og nødvendige forbikjøringsfelt på denne delstrekningen. Det etableres nødvendige skredkonstruksjoner. Basert på nåværende kunnskap vil det bli etablert 4 skredvoller, samt utvidelse av eksisterende skredvoll nedenfor Storskreda.

Fra Bakkevoll til kryss Kantornes: Eksisterende E8 bredde-utvides fra 7,5 m til 9 m.

### 5.2 Metode

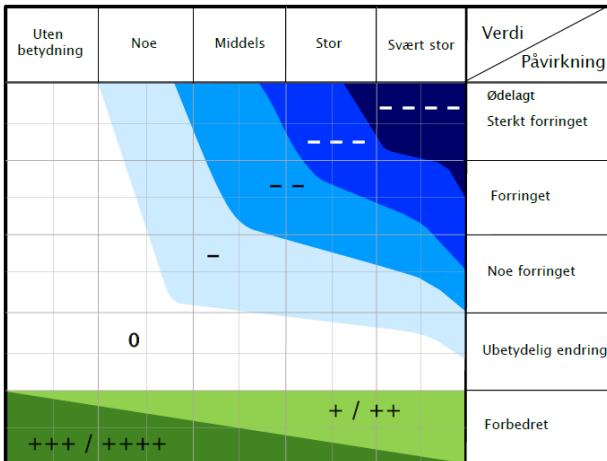
Tiltakshaver og planmyndighet har vurdert at planlagt tiltak utløser krav om konsekvensutredning i henhold til Forskrift for konsekvensutredning. Standard metode for konsekvensanalyser følger Statens vegvesens håndbok V712 *Konsekvensanalyser* (versjon 2018). Utredningen utføres av fagpersoner med kompetanse innenfor hvert fagområde og gjelder ikke-prissatte fagtema, dvs. konsekvenser som man ikke kan tilordne/beregne en kostnad for.

#### *Trinn 1*

Metoden for konsekvensanalyse for ikke-prissatte tema går over tre trinn. I trinn 1 står disse tre begrepene sentralt og er knyttet til vurdering av det enkelte delområde, se også figur 3:



- **Verdi** er en vurdering av hvor stor betydning et område har i et nasjonalt perspektiv.
- **Påvirkning** er en vurdering av hvordan det samme området påvirkes som følge av et definert tiltak. Påvirkning vurderes i forhold til referansesituasjonen.
- **Konsekvens** framkommer ved sammenstilling av verdi og påvirkning. Konsekvensen er en vurdering av om et definert tiltak vil medføre bedring eller forringelse i et område.



Figur 5: Trinn 1, Konsekvensvifta som viser sammenhengen mellom registrerte verdier og tiltakets påvirkningskraft, figur 6-6 i håndbok V712.

### Trinn 2

I trinn 2 gjøres en samlet konsekvensvurdering av hvert alternativ for hvert fag separat. Trinn 2 omhandler samlet vurdering av konsekvens og rangering av alternativene innenfor det enkelte fagfelt. Det brukes en åtte-delt skala fra stor positiv konsekvens til kritisk negativ konsekvens.

| Skala                         | Trinn 2: Kriterier for fastsettelse av konsekvens for hvert alternativ   |
|-------------------------------|--|
| Kritisk negativ konsekvens    | Svært stor miljøskade for temaet, gjerne i form av store samlede virkninger. Stor andel av strekning har særlig høy konfliktgrad. Vanligvis flere delområder med konsekvensgrad 4 minus (- - -). Brukes unntaksvis   |
| Svært stor negativ konsekvens | Stor miljøskade for temaet, gjerne i form av store samlede virkninger. Vanligvis har stor andel av strekningen høy konfliktgrad. Det finnes delområder med konsekvensgrad 4 minus (- - -), og typisk vil det være flere/mange områder med tre minus (- - -). |
| Stor negativ konsekvens       | Flere alvorlige konfliktpunkter for temaet. Typisk vil flere delområder ha konsekvensgrad 3 minus (- - -).   |
| Middels negativ konsekvens    | Delområder med konsekvensgrad 2 minus (- -) dominerer. Høyere konsekvensgrader forekommer ikke eller er underordnede.  |
| Noe negativ konsekvens        | Liten andel av strekning med konflikter. Delområder har lave konsekvensgrader, typisk vil konsekvensgrad 1 minus (-) dominere. Høyere konsekvensgrader forekommer ikke eller er underordnede.  |
| Ubetydelig konsekvens         | Alternativet vil ikke medføre vesentlig endring fra referansesituasjonen (referansealternativet). Det er få konflikter og ingen konflikter med høye konsekvensgrader.  |
| Positiv konsekvens            | I sum er alternativet en forbedring for temaet. Delområder med positiv konsekvensgrad finnes. Kun ett eller få delområder med lave negative konsekvensgrader, og disse oppveies klart av delområder med positiv konsekvensgrad.                              |
| Stor positiv konsekvens       | Stor forbedring for temaet. Mange eller særlig store/viktige delområder med positiv konsekvensgrad. Kun ett eller få delområder med lave negative konsekvensgrader, og disse oppveies klart av delområder med positiv konsekvensgrad.                        |

Figur 6: Trinn 2, tabell som viser kriterier for fastsettelse av konsekvens for hvert alternativ. Tabell 6-5 i håndbok V712.

### Trinn 3

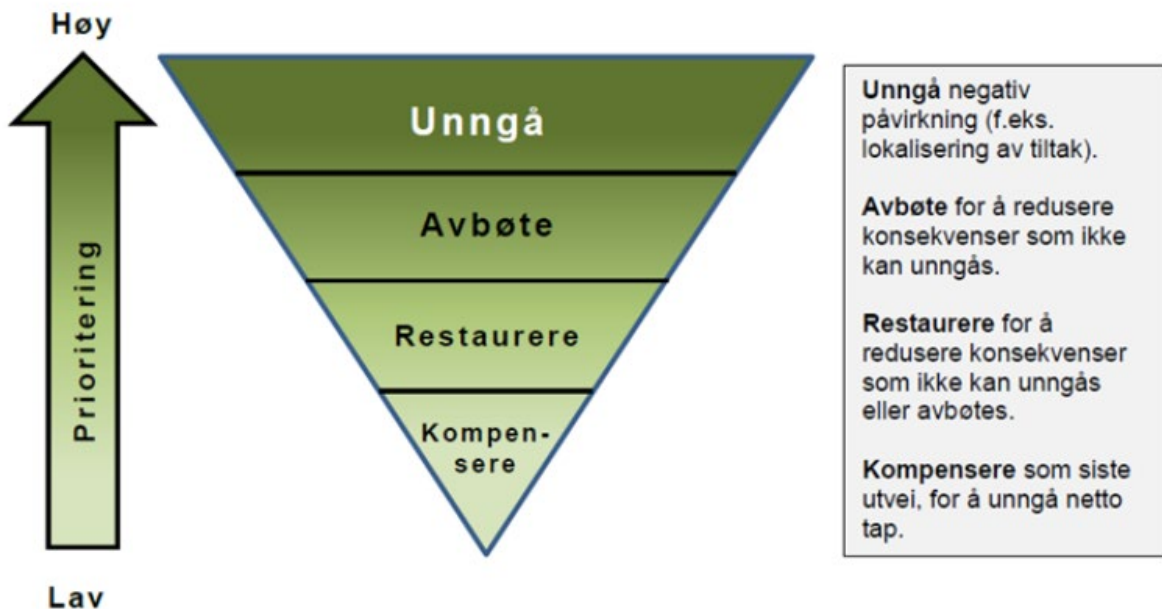
Trinn 1 og

trinn 2 inngår i den enkelte fagrapport. Trinn 3 er sammenstillingen av alle de ikke-prissatte

fagene samlet og omtales derfor kun i planbeskrivelsen. Konklusjoner fra trinn 3 avleveres til sammenstillingen med prissatte konsekvenser i den samfunnsøkonomiske analysen.

### Tiltakshierarkiet

Internasjonalt har kompensasjonstiltak i forbindelse med utbyggingsprosjekter blitt praktisert i flere tiår, og det blir stadig vanligere. Kompensasjonstiltakene utløses normalt der det ikke er mulig å unngå eller tilstrekkelig redusere og avbøte skadene på naturverdier, jordbruksområder eller andre viktige verdier ved en utbygging. Kompensasjonstiltak er en siste utvei for å unngå gjenværende viktige negative konsekvenser. Først skal det vurderes hvordan negativ konsekvens kan unngås, deretter hvordan det eventuelt kan avbøtes og restaureres og til slutt, vurderes kompensasjon. Statens vegvesen er pådriver for at tiltakshierarkiprinsippet skal ligge til grunn for all planlegging og gjennomføring av utbyggingsprosjekter.



Figur 7: Illustrasjon av tiltakshierarkiet. Kilde: Veileder konsekvensutredning, 2020

## 5.3 Prissatte konsekvenser

### Samfunnsøkonomisk nytte

I planfasen skal de prissatte konsekvensene 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 håndbok 140 Konsekvensanalyser (2014). 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 realistiske alternativ. Utarbeidelse og kvalitetssikring av kostnadsoverslag skal skje i henhold til «*håndbok R764: 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
- Ulempkostnader i fergesamband
- Helsevirkning av økt gang- og sykkeltrafikk
- Utrygghetsfølelse for gående og syklende

#### *Operatørnytte*

- Kollektivselskaper
- Parkeringsselskaper
- Bompengeselskaper
- Andre private aktører

#### *Budsjettvirkning for det offentlige*

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

#### *Støy og lokal luftforurensning*

Det skal utarbeides støyberegning i henhold til gjeldende krav i *Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging* (T-1442/2021).

Når det gjelder lokal luftforurensning er det ved bruk av Miljødirektoratets *Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520)* og Statens vegvesen sin *Interne råd for bruk av retningslinje T-1520*, vurdert at det ikke er nødvendig med vurdering av luftkvalitet i forbindelse med vegprosjektet. Dette begrunnes med at det ikke er stor trafikkbelastning i området (over 8000 i ÅDT), det er ikke andre kilder som forårsaker luftforurensning, det er ikke et by- eller tettstedsområde, området er ikke regulert eller planlagt regulert til bebyggelse som vil ha brukere som er spesielt sårbare for luftforurensning, samt at kommunen ikke har utarbeidet luftsonkart i henhold til T-1520 for området.

For anleggsperioden vil det iverksettes tiltak for å redusere luftforurensningen fra anleggsvirksomhet retningslinjen T-1520 legges til grunn for håndtering av dette.

#### *Klimagassutslipp*

Det skal utarbeides konsekvensutredning for klimagassutslipp for å skaffe kunnskap om virkningene av klimagassutslipp for gjennomføring av dette prosjektet.

Det er store klimagassutslipp knyttet til bygging av nye veier og Statens vegvesen har som mål å kutte klimagassutslippene med inntil 55 % innen 2030 sammenliknet med 2005.

Det er kun de direkte utslippene fra anleggsaktivitetene som er prissatt, og som regnes med i den samfunnsøkonomiske analysen. De direkte utslippene er prissatt til 1500 kr per tonn CO<sub>2</sub> pluss relevante avgifter. De indirekte utslippene tas med til fagrapporten til orientering.

|  |
|--|
| <i>Antatte/mulige konsekvenser av tiltaket</i>   |
| Prosjektet vil gi relativt store klimagassutslipp knyttet til arealbeslag og massehåndtering, samt i forbindelse med kalksementstabilisering på grunn av kvikkleire. |
| <i>Datagrunnlag og kilder</i>  |
| Analyseverktøy som Effekt og VegLCA brukes til beregning.  |
| <i>Forslag til kartlegginger/suppleringer av eksisterende kunnskap og metodikk</i>   |
| Det utarbeides konsekvensutredning for klimagassutslipp.   |

## 5.4 Ikke-prissatte konsekvenser

Som beskrevet i kapittel 1.4 *Forholdet til forskrift om konsekvensutredninger* og i vedlegg 1, så er det gjennomført en vurdering av hva som er relevante temaer som skal utredes i dette vegprosjektet i henhold til KU-forskriften § 21. Basert på dette er det vurdert som nødvendig å gjennomføre konsekvensutredning for temaene:

- Reindrift
- Naturmangfold
- Kulturarv

I dette kapitlet gis det først en beskrivelse av de fire tema som skal konsekvensutredes og deretter gis det en beskrivelse av temaene som skal behandles gjennom planbeskrivelsens kapittel «*Virkninger av planforslaget*».

### 5.4.1 Ikke-prissatte tema som skal konsekvensutredes

#### *Naturressurs: Reindrift*

Se beskrivelse av de øvrige naturressursene i kapittel 5.4.2.

|   |
|---|
| <i>Verdier i området</i>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Flyttlei over E8</li> <li>• Vårbeite langs elva/dalen</li> </ul> |
| <i>Antatte/mulige konsekvenser av tiltaket</i>  |
| Mulig behov for justering eller flytting av flyttlei.   |
| <i>Datagrunnlag og kilder</i>   |
| Reindrifskart (nibio.no)<br>KU ifm. E8 Sørbotn-Laukslett  |
| <i>Forslag til kartlegginger/suppleringer av eksisterende kunnskap og metodikk</i>                        |
| Ny konsekvensutredning for reindrift  |

### *Naturmangfold*

Temaet naturmangfold omhandler det biologiske mangfoldet av økosystem, naturtyper, arter og genetisk variasjon på landjord, 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 (fra håndbok V712).

|  |
|--|
| <i>Verdier i området</i>   |
| Det er registrert et verneområde, fire naturtypelokaliteter og 8 vannforekomster i eller i nærheten av tiltaksområdet. Det er også behov for å vurdere areal som kan egne seg til deponering av overskuddsmasser innenfor planområdet. Det skal derfor utarbeides konsekvensutredning for tema naturmangfold.<br><br>Myr som viktig areal for insekter og fugl håndteres under tema naturmangfold. |
| <i>Antatte/mulige konsekvenser av tiltaket</i>   |
| Tap av myrareal som økologisk funksjonsområde og potensielt tap av kantsone langs elv og bekk ved erosjonssikring og gjennomføring av stabiliseringstiltak. Mulig økt påkjørsel for elg ved forlenging av midtrekkverk.  |
| <i>Datagrunnlag og kilder</i>  |
| Økologisk grunnkart med alle underlagskilder, intervju av viltnemnd og ettersøk-ansvarlig.   |
| <i>Forslag til kartlegginger/suppleringer av eksisterende kunnskap og metodikk</i>   |
| Ny NiN-kartlegging etter miljødirektoratets instruks. Egne feltbefaringer. Det produseres konsekvensutredning for naturmangfold.   |

### *Kulturarv*

Fagtemaet kulturarv omfatter spor etter menneskers virksomhet gjennom historien knyttet til kulturminner, kulturmiljøer og kulturhistoriske landskap.

*Kulturminner* er i kulturminneloven definert som «alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til.» *Kulturmiljø* er definert som et område der kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng, mens *kulturhistoriske landskap* skal forstås som større sammenhengende områder med kulturmiljøer, der den kulturhistoriske dimensjonen er framtrepende.

|   |
|---|
| <i>Verdier i området</i>  |
| Det er registrert to automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet: Askeladden ID 146752 og Askeladden ID 155431, som begge er områder med eng etter reingjerde (gieddi). I området er det også eldre spor etter militær aktivitet, men disse har ikke blitt registrert som kulturminner i Askeladden.   |
| <i>Antatte/mulige konsekvenser av tiltaket</i>  |
| Begge de to automatisk fredete kulturminnene strekker seg på tvers over E8, og tiltak her vil medføre skade på disse.   |
| <i>Datagrunnlag og kilder</i>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Askeladden.ra.no (eller Kulturminnesok.no)</li> <li>• SEFRAK-registret (finnes i Askeladden eller hos den aktuelle fylkeskommune)</li> <li>• Unimus.no (nettportal til samlingene til universitetsmuseene)</li> <li>• Kulturhistoriske rapporter hos Sametinget og Troms og Finnmark fylkeskommune</li> <li>• Kulturmiljøplan for Balsfjord kommune 2023 – 2033</li> <li>• Arealbruk i kommuneplanens arealdel</li> <li>• Bygdebøker og annen lokalhistorisk litteratur</li> </ul> |
| <i>Forslag til kartlegginger/suppleringer av eksisterende kunnskap og metodikk</i>  |
| Det må gjennomføres registreringer av kulturminner, kulturmiljø og kulturhistoriske landskap innenfor influensområdet, fra førreformatorisk og nyere tid.   |

#### 5.4.2 Ikke-prissatte tema som omtales i planbeskrivelsen

##### *Landskapsbilde*

Fagtema landskapsbilde omhandler romlige og visuelle egenskaper og hvordan landskapet oppleves som fysisk form. Landskapsbildet omfatter alle omgivelsene, fra det tette bylandskap til det uberørte naturlandskap. Temaet tar for seg hvordan tiltaket påvirker landskapet sett fra omgivelsene.

|  |
|--|
| <i>Verdier i området</i>   |
| Lavangsdalen er en langstrakt dal i et storskala-landskap omkranset av høye fjell, og fremstår spektakulært. Bunnen er for en stor del dekket av skog, og øynene dras oppover mot tindene. |
| Lavangsdalen har flere skredsikringstiltak langs vegen mellom Bakkevoll og Sørbotn.  |

|  |
|--|
| <i>Antatte/mulige konsekvenser av tiltaket</i>   |
| De omfattende tiltakene med grunnforsterkning og skredsikringstiltak vil gi iøynefallende sår i landskapet, og de kan være utfordrende å istandsette. Dalen er imidlertid frodig, og høyere vegetasjon vil over tid kunne reetablere seg.  |
| <i>Datagrunnlag og kilder</i>  |
| NIN Landskap er et nasjonalt heldekkende kartleggingssystem på landskapstypenivå, og beskriver landskapsvariasjon. Vi har to typer: Nedskåret dallandskap under skoggrensen samt Relativt åpent fjordlandskap med bebygde områder (Kantornes)<br><br>Befaring i forbindelse med tidligere planarbeid samt sommeren 2023. |
| <i>Forslag til kartlegginger/suppleringer av eksisterende kunnskap og metodikk / begrunnelse for hvorfor det ikke utarbeides KU for tema</i>   |
| Tiltakene vurderes ikke å bryte med landskapets linjer eller skala, og kan derfor absorberes i dette storskalalandskapet.<br><br>Landskapet blir ikke definert som "verdifullt landskap", som ellers kunne ha utløst konsekvensutredning.  |

*Øvrige naturressurser*

Under de ikke-prissatte konsekvensene ser en på naturressurser ut fra samfunnets interesser og behov for å ha ressursgrunnlaget tilgjengelig for framtida. Det gjelder både som grunnlag for sysselsetting og verdiskaping og av hensyn til samfunnssikkerhet. Vurderingen omfatter både mengde og kvalitet av ressursen.

|  |
|--|
| <i>Verdier i området</i>   |
| (Naturressurser utenom reindrift)<br><br>Tiltaket berører dyrket mark/dyrkbar jord, men det er såpass små areal at dette håndteres i planbeskrivelsen. Det er ingen av de andre naturressurs-temaene som er relevant i dette prosjektet. |
| <i>Antatte/mulige konsekvenser av tiltaket</i>   |
| Noe tap av dyrket mark.  |
| <i>Datagrunnlag og kilder</i>  |
| Markslagskart fra Statens kartverk   |
| <i>Forslag til kartlegginger/suppleringer av eksisterende kunnskap og metodikk / begrunnelse for hvorfor det ikke utarbeides KU for tema</i>   |
| Det er vurdert at tiltaket ikke vil påvirke eller gi vesentlige virkninger på temaet.  |

*Friluftsliv/by- og bygdeliv*

Friluftsliv er definert som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. Begrepet by- og bygdeliv defineres her som opphold og fysisk aktivitet i byer og tettsteder.

|   |
|---|
| <i>Verdier i området</i>  |
| «Kantornes nærområde» er registrert som områdetypen <i>nærturterreng</i> og har områdeverdien <i>Svært viktig friluftslivsområde</i> . Kartleggingen er gjort av ishavskystens friluftsråd. Området blir ikke berørt av tiltaket annet enn at dagens skibru over E8 skal erstattes med en ny. Lavangsdalen er et kartlagt friluftsområde. Bo- og nærmiljø for de som bor i området. |
| <i>Antatte/mulige konsekvenser av tiltaket</i>  |
| Muligheten til å drive friluftsliv blir ikke påvirket av tiltaket. Dagens adkomster til utmark kan bli omlagt i mindre grad for å tilfredsstille kravene til trafikksikkerhet i gjeldende håndbok. Dagens skibru skal rives og erstattes med ny slik at adkomsten til stadionanlegg opprettholdes. Kan bli en endring i støyforholdene som følge av økt fartsgrense på strekningen. |
| <i>Datagrunnlag og kilder</i>   |
| Gjennomføre kartlegging av området gjennom dialog med beboere, inkludert barn og unge.  |
| <i>Forslag til kartlegginger/suppleringer av eksisterende kunnskap og metodikk</i>  |
| Muligheten til å drive friluftsliv blir ikke påvirket av tiltaket og det er ikke nødvendig å utarbeide konsekvensutredning for temaet. Temaet blir drøftet og ivaretatt i planbeskrivelsen. Det skal gjennomføres støykartlegging og tilhørende vurdering av støytiltak. Det skal også gjennomføres trafikksikkerhetsrevisjon med tanke på utforming av kryss og avkjørsler.        |

## 5.5 Risiko og sårbarhetsanalyse

Det skal utarbeides en egen ROS-analyse i forbindelse med utarbeidelsen av reguleringsplanen og som er i henhold til plan- og bygningsloven § 4-3. Temaer som trafikksikkerhet, grunnforhold, flom/skred og naturfare, samt forurensning og støy vil bli beskrevet. Prosessen for utarbeiding av ROS-analysen ledes av egen prosessleder i Statens vegvesen.

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



| Relevant | Tema   | Merknad  |
|----------|--|--|
| JA       | Landskapsarkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet.                                   | Landskapstilpasning/vurdering av veg og skredtiltak, beskrives i planbeskrivelsen  |
| JA       | Friluftsliv/by- og bygdeliv  | Beskrives i planbeskrivelsen   |
| JA       | Klimatilpasning/klimaendringer   | Beskrives i planbeskrivelsen   |
| JA       | Landskap   | Beskrives i planbeskrivelsen   |
| JA       | Natur og miljø   | (Naturmangfoldloven) Konsekvensutredes og beskrives i planbeskrivelsen   |
| JA       | Næringsinteresser  | I KPA er det avsatt areal til fritids- og turistformål på Kantornes. Dette beskrives i planbeskrivelsen.   |
| JA       | Samiske interesser og reindrift  | Tema reindrift konsekvensutredes og beskrives i planbeskrivelsen   |
| JA       | Folkehelse   | Beskrives i planbeskrivelsen   |
| JA       | Teknisk infrastruktur  | Beskrives i planbeskrivelsen   |
| JA/      | Trafikkforhold, transportbehov   | Beskrives i planbeskrivelsen   |
| JA       | Universell utforming   | Vil være relevant i forbindelse med utforming av gangbru til skistadion og utforming av holdeplasser.  |
| NEI      | Uterom og grønnstruktur  | Ikke relevant  |
| JA       | Kulturminner og kulturmiljø  | Konsekvensutredes og beskrives i planbeskrivelsen  |
| JA       | Forurensning (utslipp til luft, herunder klimagassutslipp, forurensning av vann og grunn, samt støy) | Tema klimagassutslipp konsekvensutredes. Støy beskrives i planbeskrivelsen, støykartlegging gjennomføres iht. krav. Forurensning av vann og grunn beskrives i planbeskrivelsen |
| JA       | Vannmiljø, jf. vannforskriften   | Beskrives i planbeskrivelsen   |
| JA       | Jordressurser (jordvern)   | Tiltaket kan berøre område med dyrkbar jord og vil bli beskrevet i planbeskrivelsen.   |
| JA       | Naturressurser og mineralressurser   | Beskrives i planbeskrivelsen. Reindrift inngår i tema naturressurs og det vil utarbeides KU for tema reindrift.  |
| JA       | Nasjonalt og internasjonalt fastsatte miljømål   | Beskrives i planbeskrivelsen   |
| JA       | Beredskap og ulykkesrisiko   | Beskrives i planbeskrivelsen   |
| JA       | Risiko og sårbarhet (ROS)  | Det skal utarbeides ROS-analyse for planen i henhold til plan- og bygningsloven § 4-3.   |
| JA       | Massehåndtering  | Beskrives i planbeskrivelsen.  |
| JA       | Gjennomføring  | Anleggsgjennomføring vil bli beskrevet i planbeskrivelsen  |

## 6 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

### Planprosess

Selve 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 er 6 uker etter at planprogrammet er lagt ut på høring og til offentlig ettersyn.

Balsfjord kommune fastsetter planprogrammet for planarbeidet. Når planprogrammet er fastsatt er dette bindende for det videre planarbeidet. Det er kun mulig å utrede de alternativene som ligger i fastsatt planprogram.

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 konsekvensene av tiltaket for miljøet og samfunnet. Virkninger av planen som helhet skal også inngå i vurdering av konsekvensene.

Når forslag til detaljregulering med konsekvensutredning er ferdigstilt legges det ut til høring og offentlig ettersyn. I høringsperioden er det mulig å komme med merknader til planforslaget. Alle innkomne merknader vil bli vurdert av Statens vegvesen. Planforslaget vedtas endelig av kommunestyret.

### Medvirkning

Blant annet planprogrammet og regelverket for konsekvensutredninger skal sikre at man i plansaker får en bred medvirkning i hele planprosessen. Gjennom høring av planprogrammet gis det anledning til å påvirke både hvilke temaer som er viktige og som bør utredes, og den videre saksgang hvor det endelige planforslaget med tilhørende konsekvensutredning skal behandles. Berørte interessenter og grunneiere har verdifull lokalkunnskap som ofte har stor relevans for planprosessen.

Det er lagt opp til et åpent informasjonsmøte i forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet og et møte under høringen av planforslaget.

Statens vegvesen og planmyndigheten v/Balsfjord kommune 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 Statens vegvesens prosjektnettside. Se link til nettsiden i kapittel 1 *Innledning*. Informasjon om prosjektet ligger også på kommunen sine nettsider.

Statens vegvesen har som tiltakshaver hovedansvaret for utarbeidelsen av reguleringsplanen jf. plan- og bygningsloven § 3–7 og vil sammen med kommunen stå som hovedansvarlig for informasjon om planarbeidet. Gjennom informasjonsarbeidet ønsker man å oppnå lokal medvirkning i planarbeidet.

**Følgende medvirkningsopplegg skal gjennomføres:**

- Høring av planprogrammet i forbindelse med planoppstart der interessenter, grunneiere og sektormyndigheter kan sende inn sine innspill.
- Informasjonsmøte/folkemøte avholdes ved planoppstart og utlegging av planprogram på høring.
- Møter med berørte parter og sektormyndigheter underveis i planprosessen.
- Deltakelse på regionalt planforum (plan- og bygningsloven § 5–3).
- Offentlig ettersyn og høring av planforslaget i 6 uker der det er mulig å sende inn merknader til planforslaget.
- I høringsperioden skal det avholdes folkemøte og/eller åpen kontordag.
- Statens vegvesen kan gi orienteringer til politisk utvalg og kommunestyret underveis i prosessen og i forbindelse med høring av planforslag. Dette avtales nærmere med kommunens administrasjon.

## 7 Vedlegg

- Vurdering av krav om konsekvensutredning og planprogram for reguleringsplan E8 Storskreda–Kantornes. Versjon datert 03.08.2023.
- Planområdet E8 Storskreda–Kantornes, PDF

*Vedleggene er tilgjengelig på*

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e8storskredakantornes/>



Statens vegvesen  
Pb. 1010 Nordre Ål  
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

[firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)

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

**Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag**