

Trøndelag fylkeskommune

► Fv. 777 Jøa til land - flytebru

Merknadsbehandling

PlanID: 20230005

Oppdragsnr.: 52308826 Dokumentnr.: PLA-RAP-005 Versjon: 02 Dato: 2024-06-01



Oppdragsgiver: Trøndelag fylkeskommune
Oppdragsgivers kontaktperson: Jorunn By
Rådgiver: Norconsult Norge AS, Klæbuveien 127 B, NO-7031 Trondheim
Oppdragsleder: Jill Hamhari Sveen
Fagansvarlig: Adrian Barsten
Andre nøkkelpersoner:

02	2024-06-01	Høring av planprogram	AdrBar	JHSve	JHSve
01	2024-04-09	Oppstartsvarsel	AdrBar	JHSve	JHSve
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Oppphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Innhold

1	Varsel om oppstart	4
1.1	Direktoratet samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)	4
1.2	Mattilsynet	4
1.3	Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)	5
1.4	Bane NOR	5
1.5	Forsvarsbygg	5
1.6	Statsforvalteren i Trøndelag	6
1.7	Statens vegvesen	7
1.8	Direktoratet for mineralforvaltning (DirMin)	8
1.9	Fiskedirektoratet	8
1.10	Sametinget	9
1.11	Avinor	9
1.12	Trøndelag fylkeskommune	9
1.13	Kystverket	11
2	Høring av planprogram	12
2.1	Statsforvalteren i Trøndelag	12
2.2	Trøndelag fylkeskommune	13
2.3	Statens vegvesen	13
2.4	Norges vassdrag- og energidirektorat	14
2.5	Samediggi	14
2.6	Bane NOR	14
2.7	Direktoratet for mineralforvaltning	14
2.8	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap	15
2.9	Forsvarsbygg	15
2.10	Kystverket	15
2.11	Mattilsynet	16
2.12	Jøa veg- og brulag v/Gunn Ågot Leite	16

1 Varsel om oppstart

1.1 Direktoratet samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)

13.02.2024

Merknad	Vurdering
Det er Statsforvalteren som skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivarettatt i plansaker. Statsforvalteren har også et ansvar for samordning av statlige innsigelser til kommunale planer. DSB har innsigelseskompetanse etter plan- og bygningsloven i plansaker som berører følgende områder: • Virksomheter som håndterer farlige stoffer herunder storulykkevirksomheter • Transport av farlig gods • Brannsikkerhet herunder tunneller og underjordiske anlegg • Tilfluktsrom (sivilforsvarsdistriktene) Siden Statsforvalteren har et overordnet ansvar for å følge opp samfunnssikkerhet i planer, vil også disse områdene kunne inngå som en del av Statsforvalterens oppfølging. DSB samarbeider med Statsforvalteren og vil gi faglig innspill til Statsforvalteren dersom det er nødvendig.	<i>Tas til orientering.</i>

1.2 Mattilsynet

26.02.2024

Merknad	Vurdering
Innspill vannforsyning Etablering av vann – og avløpsanlegg er ikke relevant for denne planen. Eventuelle konflikter med eksisterende infrastruktur for drikkevann, private drikkevannskilder eller vanntilsigsområder i og utenfor planområdet må kartlegges.	<i>Tas til orientering.</i>
Innspill plante-helse Der det er relevant i forhold til flytting av jord / masser må det undersøkes om det kan finnes floghavre, PCN, ringråte eller andre planteskadegjørere. Det må om nødvendig iverksettes tiltak for å redusere faren for spredning av disse. Spiredyktige floghavrefrø kan overleve i minst 10 år i jorda. PCN kan overleve i jorda uten vertsplante i over 30 år.	<i>Tas til følge.</i> <i>Vil følges opp som en del av både matjordplanen og massehåndteringsplanen.</i>
Innspill til fiskehelse I referatet fra oppstartsmøtet står det at tiltakshaver blir anbefalt å undersøke om Seierstadsbekken på Jøa-siden er fiskeførende. I den forbindelse vil vi nevne at det er særlig aktsomhetsplikt med tanke på å forebygge og forhindre risiko for spredning av smittsomme sykdommer på dyr, herunder akvatiske dyr. Vi forventer at der det er relevant (ut fra en risikovurdering) gjennomføres tiltak for å forebygge overføring av kjent og ukjent smitte. Særlig aktuelt for overføring av Gyrodactylus salaris mellom vassdrag. Parasitten vil kunne overleve en tid i fuktig miljø uten at det er fisk til stede. Tiltak kan for eksempel være vask og desinfeksjon av anleggsmaskiner og annet utstyr før det benyttes i og nært vassdrag.	<i>Tas til følge.</i> <i>Foreslåtte krav vil inngå som en del av virkningsvurderingen av plan, samt nedfelles i planbestemmelsene der nødvendig.</i>

Det er ikke tillatt å flytte masser direkte mellom vassdrag.	
Maskiner og utstyr som er brukt i ferskvann eller sjøvann skal være tørket før de benyttes i andre vassdrag.	
Innspill fiskevelferd I forhold til Seierstadbekken bør det ut fra resultatet av kartleggingen og omfanget av inngrep vurderes å ta inn krav om at tiltak må gjennomføres så skånsomt som mulig / dyrevelferdsmessig forsvarlig for ikke å forstyrre gytefisk i elva (1. september – 1. november) om det er relevant.	Tas til følge.

1.3 Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)

22.03.2024

Merknad	Vurdering
Overvann Planlagt utbygging vil medføre flere harde flater og dermed raskere avrenning av overvann. Vi anbefaler å utarbeide en plan for overvannshåndtering og å bruke tretrinnsstrategien; 1) Fange opp og infiltrere, 2) Forsinke og fordrøye og 3) Sikre trygge flomveier.	Tas til følge. <i>Plan for håndtering av overvann vil utarbeides og beskrives i plandokumentene.</i>
Vassdrag Deler av Seierstadbekken på Jøa renner gjennom planområdet. NVE anbefaler generelt at det holdes god avstand til vassdrag, både grunnet fare for flom og erosjon, og av hensyn til vassdragsmiljø og biologisk mangfold. Vassdrag er også vesentlige i håndtering av overvann.	Tas til orientering. <i>Tiltakets virkning ovenfor Seierstadbekken vil vurderes som en del av planarbeidet.</i>
Energianlegg Det er kraftledninger innenfor planområdet, både regionalnett og distribusjonsnett. Regionalnettanlegg krever konsesjon etter energilova og er unntatt saksbehandling etter pbl, jf. pbl § 1-3. Eksisterende og vedtatte større høyspenningsanlegg og transformatorstasjoner reguleres med hensynssone "Båndlegging etter annet lovverk" H740, iht pbl § 12-6, jf. § 11-8 d. Mindre høyspenningsanlegg innenfor områdekonsesjonene faller innenfor virkeområdet til pbl. Disse kan reguleres som "Teknisk infrastruktur" etter pbl § 12-5 nr. 2.	Tas til orientering. <i>Hvordan tiltaket vil forholdet seg til eksisterende kraftledning vil vurderes som en del av planarbeidet, og beskrives dersom aktuelt.</i>

1.4 Bane NOR

22.03.2024

Merknad	Vurdering
Planområdet berører ikke jernbanens interesser, og vi har derfor ingen merknader.	Tatt til orientering.

1.5 Forsvarsbygg

02.04.2024

Merknad	Vurdering
Varslet om oppstart gir en noe begrenset informasjon om utformingen av bruene, og det varslede planprogrammet som skulle komme i mars har vi ikke mottatt. Uttalelsen er da foreløpig, og detaljene må vurderes når disse kommer senere i planarbeidet. Vårt innspill på nåværende tidspunkt er at bruer bør ha en seilingshøyde på minst 42 meter for ikke å skape hindringer for Forsvarets fartøyer.	Tas til orientering. <i>Endelig seilingshøyde på brua vil inngå som et vurderingstema i planprosessen, og må avklares gjennom medvirkning.</i>

1.6 Statsforvalteren i Trøndelag

02.04.2024

Merknad	Vurdering
Landbruk Vi forutsetter at konsekvensutredningen belyser evt. konsekvenser for dyrka og dyrkbar jord, samt for produktive skogarealer som berøres av de ulike traseene. Eventuelle driftsmessige konsekvenser både for jord- og skogbruk må herunder vurderes. Jordvernet er kraftig skjerpet, jf. ny jordvernstrategi vedtatt av Stortinget i 2023, og det vil være viktig å minimere evt. omdisponering av dyrka og dyrkbar jord.	<i>Tas til følge.</i> <i>Tiltakets konsekvenser for dyrka og dyrkbar jord vil inngå som en del av planarbeidet. Det vil utarbeides en matjordplan som en del av planarbeidet for å belyse mengder som berøres, kvalitet, håndtering og eventuell flytting av masser.</i>
Reindrift Planområdet ligger innenfor Åarjel Njaarke sijte (Vestre Namdal reinbeitedistrikt). Samisk reindrift skal vurderes i konsekvensutredningen, jfr. ku-forskriftens § 21. Planområdet på fastlandet er vinterbeite for sijten. Jøa ligger innenfor samisk reinbeiteområde, men er ikke blitt benyttet som reinbeite i nyere tid etter det vi kjenner til.	<i>Tas til følge.</i> <i>Tematikken vil inngå som en del av KU for naturmangfold (terrestrisk).</i>
Klima og miljø	
Naturmangfold Det må undersøkes hvilket naturmangfold som kan bli påvirket av tiltaket, og effekten av påvirkningen må vurderes, jf. naturmangfoldloven (NML) § 7. Det er registrert flere truede fuglearter rundt planområdet som lomvi (CR), ærfugl (VU), fiskemåke (VU) og gråmåke (VU). Planforslagets virkning på fugler må vurderes.	<i>Tas til følge.</i> <i>Vil inngå som en del av KU for naturmangfold.</i>
Vassdrag Det er en elv nært planområde på Jøa siden, Bekker i jordbrukslandskapet på Jøa (ID 140-97-R). Det er viktig at det under arbeidet ikke blir avrenning til eller nedslamming av elva.	<i>Tas til følge.</i> <i>Håndtering av overvann vil inngå som tema i plandokumentene.</i>
Bruk og håndtering av masser Mellomlagring og sluttdisponering av jord og steinmasser som ikke er forurensset, skal vurderes i planprosessen, jf. Veileder M-1243/2018, og det skal synliggjøres hvordan og hvor jord- og steinmasser skal mellomlagres og brukes til slutt. Tiltakshaver skal vurdere om det er forurensning i grunnen der det skal bygges og graves. Overskuddsmasser av jord og stein som oppstår i forbindelse med anleggsarbeid, er næringsavfall, selv om massene ikke er forurensset av helse- og miljøfarlige stoffer. Næringsavfall skal leveres til godkjent mottak hvis det ikke kan gjenvinnes. Som hovedregel skal masser (næringsavfall) utnyttes eller gjenvinnes, før deponi vurderes som en løsning. Statsforvalteren forutsetter at slike vurderinger blir gjort tidlig i et utbyggingsprosjekt, slik at deponi kan unngås. Ved lagring av masser (deponi) krever de fleste tilfeller tillatelse etter forurensningsloven (jf. § 29 første ledd) og det må søkes om tillatelse fra Statsforvalteren etter arealbruken er planavklart.	<i>Tas til følge.</i> <i>Det vil utarbeides en massehåndteringsplan som vil beskrive både bruk og håndtering av masser.</i>
Rigg- og anleggsområder Midlertidige rigg- og anleggsområder kan medføre store inngrep i naturen. Planforslaget må derfor vise hvor midlertidige ridd- og anleggsområder skal være, hva de påvirker og hvordan disse områdene skal se ut når anleggsperioden er avsluttet.	<i>Tas til følge.</i>

Utfylling i sjø Om tiltaket krever tiltak i sjø, som utfylling m.m., må vurderes etter forurensningsregelverket for å avklare om det er nødvendig med en egen tillatelse.	Tas til orientering.
Friluftsliv Det er registrert et svært viktig friluftsområde Padleområde, Jøa rundt Jøa, og flytebroen vil krysse denne ruten. Tiltakets innvirkning på friluftsområdet må vurderes.	Tas til følge.
Støy og utslipp til luft Det er viktig å sikre gode boforhold for eksisterende bebyggelse i bygge og anleggsperioden. Det bør stilles krav om at det skal utarbeides en plan for bygge- og anleggsfasen hvor støy og støv blir ivarettatt i henhold til grenseverdier og avbøtende tiltak som beskrevet i kapittel 6 i T-1520 og kapittel 6 i T-1442.	Tas til følge.
Samfunnssikkerhet Vi forutsetter at det foretas en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3, og viser til DSB sin veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (2017). Konklusjonen av ROS analysen kan fremstilles som del av KU. Det må imidlertid ligge et analysearbeid til grunn som vurderer alle faktorer som kan påvirke risiko og sårbarhet i området som planlegges utbygd, eller som vil bli påvirket. Analysen må synliggjøres, slik at vi ser hva som er vurdert av risiko- og sårbarhetsfaktorer.	Tas til følge.

1.7 Statens vegvesen

21.03.2024

Merknad	Vurdering
Arealbruk og infrastruktur – veg Statens vegvesen forstår at det er selve bruløsningen som har det primære fokus i dette arbeidet, men vi vil likevel anbefale tiltakshaver og planmyndighet å vurdere en helhetlig gjennomgang av veginfrastrukturen på Seierstad med ny løsning. Ny tilførselsveg fra brua til fv. 7080 Dunavegen vil etter vårt skjønn utgjøre en naturlig framtidig hovedveg på Seierstad, og det kan argumenteres for at denne bør utformes og skiltes som hoved-/forkjørsveg. En annen horisontal linjeføring, og med vikepliktsregulerte sideveger som i dag, vil skape et mer naturlig veghierarki basert på trafikkmengder og vegenes funksjoner. Et T-kryss vil utgjøre et merkbart standardsprang som i liten grad underbygger vegenes framtidige status.	Tas til orientering. Beskrivelse av alternativ vil fremgå som en del av planprogrammet.
Trafikksikkerhet Ferjestrekninger har normalt utfordringer med fartsnivået på tilstøtende vegnett. Behovet for å rekke en ferje medfører tidvis kjøreatferd som ikke er forenlig med trafikksikker ferdse. Ut fra dette vil bru til erstatning for ferje antas å ha en gunstig effekt på trafikksikkerheten. Vi imøteser en grundig vurdering av myke trafikanter framkommelighet og trafikksikkerhet over brua. Jøa er aktivt markedsført som en sykkeldestinasjon, og det er derfor viktig at det utredes hvilken, og hvor mye, plass gående og syklende blir tilgodesett med på vegen over brua. Vi vil her bl.a. minne om erfaringer med sykkeltrafikk over Beitstadsundbrua.	Tas til følge. Det vil utarbeides en trafikkutredning i forbindelse med planarbeidet. Myke trafikanter framkommelighet vil inngå som en vurderingstema.

1.8 Direktoratet for mineralforvaltning (DirMin)

14.03.2024

Merknad	Vurdering
Realisering av vegen vil trolig medføre store mengder overskuddsmasser. I referat fra oppstartsmøtet går det frem at masseuttak og massebalanse vil være et tema videre i planprosessen, spesielt i forbindelse med etablering av en eventuell tunnel. Det er spesielt viktig at det skaffes til veie en mer detaljert oversikt over hvor store volum masser som genereres som følge av de ulike alternativene som skal utredes. De ulike alternativene kan medføre ulike behov for uttak og mellomlagring av massene, og dette bør gå fram av konsekvensutredningen. Kommunen anbefaler å se på muligheter for å bruke massene lokalt. I den forbindelse er det også viktig at vurderinger av massenes kvaliteter vil bli lagt til grunn for hva de brukes til. I tillegg bør planen avklare behovet for areal til midlertidig lagring, og permanent deponering. Uttak av masser og massehåndtering bør inngå som en del av konsekvensutredningen eller planbeskrivelsen. Det bør legges til rette for at masser av god kvalitet benyttes som byggeråstoff framfor å legges i permanent deponi. Bruk av overskuddsmasser fra anleggsarbeid er et viktig ledd i en mer bærekraftig mineralressursforvaltning, noe som også går fram av punkt 42 og 44 i de nasjonale forventningene til regional og kommunal planlegging.	<i>Tas til orientering.</i> <i>Det vil utarbeides en massehåndteringsplan som vil beskrive bruk og håndtering av masser, samt eventuelle behov for tilførsel av eksterne masser.</i>

1.9 Fiskedirektoratet

19.03.2024

Merknad	Vurdering
Fiskeinteresser Fiskeridirektoratet har gjennom innsamling av kystnære fiskeridata kartlagt fiskerienes arealbruk i kommunen. Det er registrert et passivt fiskefelt (garn) i Seierstadfjorden. Planområdet i sjø ligger innenfor dette fiskefeltet. I tillegg til kartfestede fiskeriinteresser har vi brukt sporingskilder som AIS (Automatic Identification System) sammenholdt med sluttseddeldata og Fiskeridirektoratets posisjonsrapportering VMS (Vessel Monitoring System) for å vurdere fiskeriaktiviteten i området. Sporingsdata viser at det er noe aktivitet med garn og teiner innenfor og nært planområdet i sjø. Vår vurdering er at planlagt detaljregulering i liten grad vil påvirke fiskeriinteressene når det gjelder arealbruk.	<i>Tas til orientering.</i>
Akvakultur De nærmeste akvakulturlokalitetene i sjø er 10409 Kjerneset cirka 1,3 km mot nord-øst og 12678 Vedøya cirka 3 km mot sør utenfor planområdet. Det må vurderes om tiltak i sjø i forbindelse med planen kan påvirke fisken i akvakulturanleggene negativt.	<i>Tas til følge.</i>

Marint biologisk mangfold Havforskningsinstituttet (HI) har registrert et gytefelt for torsk i Nufsfjorden - Seierstadjorden. Gytefeltet er verdivurdert som lokalt viktig (verdi 3) med noe egg (verdi 1) og noe tilbakeholdelse av egg (verdi 2). Planområdet i sjø kommer innenfor dette gytefeltet. Fiskeridirektoratet har registrert et gyteområde for torsk, hyse og lysing i deler av det samme området. Alle planlagte tiltak i sjø i forbindelse med planen, må vurderes i en KU med hensyn på mulig negativ påvirkning for det registrerte gytefeltet for torsk i Nufsfjorden - Seierstadjorden og torskens tidlige livsstadier.	<i>Tas til følge.</i> <i>Marint naturmangfold vil inngå som et KU-tema.</i>
---	---

1.10 Sametinget

15.03.2024

Merknad	Vurdering
Etter vår vurdering er det lite sannsynlig at tiltaket vil komme i konflikt med automatisk fredete samiske kulturminner. Sámediggi – Sametinget har derfor ingen kulturmiljøfaglige merknader til planen.	<i>Tas til orientering</i>
Vi minner om den generelle aktsomhets- og meldeplikten som bør nevnes i reguleringsbestemmelsene under eget punkt: Skulle det under anleggsarbeid komme fram spor etter eldre aktivitet i området, må tiltaket umiddelbart stanses. Melding sendes Sámediggi – Sametinget omgående, jf. kulturminneloven § 8 annet ledd. Vi forutsetter at dette pålegget viderefremmes til dem som skal utføre arbeidet.	<i>Tas til følge.</i>

1.11 Avinor

13.03.2024

Merknad	Vurdering
Høyderestriksjonsflater / hinderflater i restriksjonsplanen for Namsos lufthavn Planområdet er ikke berørt av høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Namsos lufthavn, jf. EASA-krav CS ADR-DSN.H og CS ADR-DSN.J.475, gjeldende fra 29.03.2022.	<i>Tas til orientering.</i>
Radionavigasjons-, kommunikasjons- eller overvåkningsanlegg Fergefri forbindelse mellom Elvalandet og Jøa vil ikke påvirke Avinor sine radionavigasjons-, kommunikasjons- eller overvåkningsanlegg negativt.	<i>Tas til orientering.</i>
Vurderinger er gjort med henvisning til ICAO EUR DOC 015.	

1.12 Trøndelag fylkeskommune

19.03.2024

Merknad	Vurdering
Fylkesveg, trafiksikkerhet Vi har erfaring for at fv. 769 Namsos – ferjeleiet Lund i stor grad er den vegstrekning som velges når Norge/Helgelandskysten skal oppleves fra sykkelsetet, til fordel for innlandsruta Namsos- Høylandet- Nordlandskorsen. Mange kystsamfunn spesielt på Helgeland reklamerer og «selger seg inn» på sykkelsturisme. I «nærområde» til Jøa er Leka også en sykkeldestinasjon.	<i>Tas til orientering.</i> <i>Vurdering av ulike tiltak for myke trafikanter vil inngå som et vurderingstema i planprosessen.</i>

Vi kjenner til at spesielt «lave bruer» tiltrekker seg gående/syklende som ønsker å utøve sportsfiske fra brukonstruksjonene. Det er sannsynlig at trafiksikkerhet knyttet til myke trafikantgrupper fort kan gi utfordringer for fylkeskommunen dersom det ikke tas hensyn til dette i planprosessen. Vi anbefaler at det etableres et trafiksikkert tilbud slik at disse gruppen kan ta seg bort til og over brukonstruksjonen. Det forutsettes for øvrig at ny veg, brukonstruksjon mv dimensjoneres og bygges som anbefalt i Statens vegvesens vegnormaler.	
Vannforvaltning Vi oppfordrer til at hensynet til vassdragsmiljøet sikres i planens juridiske dokumenter, der det er hensiktsmessig. Regulering i form av arealformål med tilhørende bestemmelser bør vurderes eventuelt bruk av fellesbestemmelse. Kartet som er vedlagt varsel om oppstart viser ikke tydelig hvordan veien kan påvirke vannforekomster på land. Det ser ut som vannforekomsten 140-97-R kan bli berørt. For denne vannforekomsten er det viktig at kantsone langs vassdrag ivaretas og at eventuelle kryssinger planlegges slik at fiskevandring ivaretas. Brua vil krysse i grenseområdet mellom to kystvannsforekomster: 0341011300-C Gyltfjorden, som ligger nord for dagens ferjestrekning og 0341011300-C Lauvøyfjorden, som ligger sør for ferjestrekningen. Begge er i svært god miljøtilstand. Det er viktig at tiltaket planlegges slik at ikke miljøtilstanden i vannforekomstene forringes.	<i>Tas til følge.</i> <i>Dersom vegtraseen kommer i konflikt / påvirker vassdragsmiljøet, vil miljøtilstanden i vannforekomsten vurderes.</i>
Akvakultur Fylkeskommunen er tildelingsmyndighet for akvakulturtillatelser og - lokaliteter. Det er flere akvakulturlokaliteter i området, men ingen i nærheten av det planlagte prosjektet. Vi har ingen merknader til varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid.	<i>Tas til orientering.</i>
Kulturminner eldre tid – automatisk fredete kulturminner Før vi kan gi uttalelse må det foretas en arkeologisk registrering av planområdet for å avklare forholdet til automatisk fredete kulturminner på land. Trøndelag fylkeskommune kan ikke avgi endelig uttalelse før de arkeologiske forhold er avklart. Registreringen kan kun utføres på barmark, uten tele og med tilfredsstillende lysforhold, fortrinnsvis i perioden april-oktober. <u>Marinarkeologi</u> Deler av planområdet/tiltaksområdet berører areal i sjø/vann. Fylkeskommunen har derfor oversendt saken til NTNU Vitenskapsmuseet for en uttalelse vedrørende hensyn til automatisk fredete kulturminner under vann. Vi viser til egen marinarkeologisk uttalelse fra NTNU Vitenskapsmuseet.	<i>Tas til følge.</i> <i>Det vil tas kontakt med fylkeskommunen for å avklare arkeologiske registreringer.</i>

1.13 Kystverket

05.04.2024

Merknad	Vurdering
Generell Når det gjelder trafikk i området viser vår nautiske vurdering en registrering av AIS-trafikk fra Kystdatahuset ca. 7000 passeringer på 2 år, målt i tidsperioden april 2022 til og med mars 2024. Det er små fartøy (lengde under 24 m) som utgjør det meste av trafikken – hvorav registrerte passeringer for små fartøy er 6900 i antall. Større fartøy (lengde over 24 m) utgjør ca. 100 passeringer, hvorav ca. 60 fartøy har en lengde på 50-70 meter og ca. 25 fartøy har en lengde på over 70 meter. Høyeste høyde registrert for fartøy er 30 meter – antakeligvis avlusningsfartøyet Hydro Patriot. Ellers er det noen få fartøy med antatt høyde over 20 meter. Vi gjør imidlertid oppmerksom på at data rundt høyde er usikre og mangelfulle, da dette er informasjon fartøyene ikke er pliktige til å gi.	<i>Tas til orientering.</i> <i>Det er foreløpig foreslått en seilingshøyde på 25 meter, noe som dekker mangfoldet av fartøy som er registrert. Løsninger for fartøy med registret høyde på 30 meter + må avklares som en del av planprosessen.</i>
Farled og ferdse Ved planlegging av bru/luftspenn er det viktig at planmyndigheten avklarer hvilke krav til vertikal klaring eller sikker vertikal klaring som skal stilles. Ettersom bro vil kreve en tillatelse etter havne- og farvannsloven vil Kystverket i sin planmedvirkning bidra til å avklare nevnte krav til bro. Kystverket legger til grunn Farledsnormalen ¹ i denne sammenheng. Ved avklaring av krav til vertikal klaring vil Kystverket legge vekt på: • farledskategori • dimensjonerende fartøy for farleden • eventuelle eksisterende høydebegrensninger • samfunnsøkonomiske forhold Kommunen må avklare hvilke virkninger planen har for sikkerhet og fremkommelighet i farvannet, både for de som bruker og ferdes i dag, men også framtidig ferdsel. Dette kan gjøres som en del av konsekvensutredningen eller som del av ROS-analysen.	<i>Tas til følge.</i> <i>Vurdering av brua sin virkning på marin ferdsel vil vurderes og avklares som en del av planarbeidet.</i>
Navigasjonsretning Det må ikke planlegges arealbruk som vil være i konflikt med navigasjonsinnretninger. Det er spesielt viktig at det ikke åpnes opp for tiltak som kan skjerme for seilingssektorene (rød, grønn og hvit) fra fyrlyktene. Ifølge vår nautiske vurdering må kanskje lanterne 513600 Ølhammeren tas ned i anleggsperiode, evt. flyttes/reetableres. Dette kommer an på merking av seilløpene for broen, som vil måtte godkjennes av Kystverket.	<i>Tas til følge.</i>

2 Høring av planprogram

2.1 Statsforvalteren i Trøndelag

13.05.2024

Merknad	Vurdering
Landbruk Planområdet omfatter områder med produktiv skog, gode sauebeiter og fulldyrka jord. En betydelig del av skogen er grandominert, yngre skog på høy bonitet, som har stor betydning for skogbruk og karbonopptak. Vi ber om at konsekvensene for landbruksinteressene utredes, herunder både beiteinteresser, dyrka jord, skogbruk og karbonopptak. Vi ber videre om at det utarbeides et arealbruksregnskap som viser hvor mye skog som blir permanent og midlertidig avskoget, fordelt på treslag, hogstklasse og bonitet.	<i>Tas til følge.</i> <i>Inngår som en del av matjordplanen under tabell 6-1 i planprogrammet.</i>
I det videre planarbeidet må omfang og kvalitet på dyrka mark som foreslås omdisponert fremgå, både permanent og ev. midlertidig. Driftsmessige konsekvenser må også fremgå. Der dyrka mark omdisponeres må matjordlaget fjernes og overskytende matjord primært brukes til jordbruksformål i nærområdet, og der det utgjør størst agronomisk nytteverdi. Jordmasser som skal flyttes forutsettes å være fri for smittsomme sykdommer eller uønskete arter. Det skal utarbeides en matjordplan for handtering av dyrka jord som blir beslaglagt som følge av det planlagte tiltaket, bl.a. ved den utvidelsen av eksisterende trase (Frenndalsvegen) på Seierstad. Det er viktig at tiltakene i matjordplanen sikres gjennom bestemmelsene til reguleringsplanen. Matjordplanen må følge reguleringsplanen når denne sendes på høring.	<i>Tas til følge.</i> <i>Merknaden ivaretas som en del av matjordplanen.</i> <i>Matjordplanen vil følge planen når den sendes på høring.</i>
Ved behov for anlegg- og riggområder, er det viktig at det søkes løsninger som ikke berører dyrka mark. Dersom det er nødvendig å ta i bruk noe jordbruksareal til anlegg- eller riggformål, er det viktig at disse tilbakeføres og istandsettes til samme kvalitet som før tiltaket. Blant annet er det viktig at det legges duk under pukk som kjøres på midlertidig. Dette er forhold som må ivaretas i reguleringsbestemmelsene	<i>Tas til følge.</i> <i>Det vil søkes arealer for anlegg- og riggområder som ikke berører dyrka mark. Avbøtende tiltak som bl.a. duk og tilbakeføring av berørt dyrka mark vil sikres i planbestemmelsene.</i>
Reindrift I planprogrammet er beskrivelsen vinterbeiteområde for rein brukt under kjent kunnskap i tabell 6-2. Her må det tydelig framkomme at planområdet berører samisk reindrift og er registrert som vinterbeite. Konsultasjoner er det kommunen som er ansvarlige for gjennomføringen av, men kan gjerne gjennomføres i samarbeid med tiltakshaver der hvor dette vurderes som hensiktsmessig.	<i>Tas til følge.</i> <i>Planprogrammets pkt. 6-2 er revidert og presiserer at planområdet berører samisk reindrift og er registrert som vinterbeite.</i>
Klima og miljø Av planprogrammet ser det ut til at alle relevante tema for klima- og miljø skal utredes i konsekvensutredningen. Det er også gjort en grundig utredning for alternative veitraseer, og det er svært positivt at man her unngår så mye myr som mulig. Vi viser ellers til vår tidligere uttalelse i brev sendt 02.04.2024	<i>Tas til orientering.</i>
Samfunnssikkerhet Det kan med fordel stå i matrisens høyre kolonne at tiltakene som kommer frem i ROS analysen må vises i reguleringsplanen med juridiske planvirkemidler som formål, bestemmelser og eventuelt hensynssoner.	<i>Tas til følge.</i> <i>ROS matrisen revidert.</i>
Det må foretas vurdering av hvordan fremtidige klimaendringer kan påvirke tiltaket, samt vurderinger om klimatilpasning. Som et minimum må temaet behandles i ROS-analysen, men kan kanskje med fordel stå som eget tema for utredning i planprogrammet.	<i>Tas til følge.</i> <i>Inngår som en del av klimagassutredninger.</i>
Våre kart viser utløsningssområde for steinsprang og snøskred ved Ølhamaren. Planområdet er berørt av stormflo. Disse tema må også vurderes.	<i>Tas til følge.</i> <i>Planprogrammets tabell 6-1 er oppdatert under «grunnundersøkelser og geologi».</i>

2.2 Trøndelag fylkeskommune

29.05.24

Merknad	Vurdering
Vannforvaltning Vannforekomsten 140-97-R Bekker i jordbrukslandskapet på Jøa kan bli berørt både ved nærføring av kryss lengst vest i planområdet på Jøa og ved at veien går i nærheten til vannforekomsten. Brua vil krysse i grenseområdet mellom to kystvannsforekomster: 0341011300-C Gyltfjorden, som ligger nord for dagens ferjestrekning og 0341011300-C Lauvøyfjorden, som ligger sør for ferjestrekningen. Disse kan bli påvirket i drifts- og anleggsfase. Vannmiljø må derfor inn som eget tema i planprogrammet.	<i>Tas til følge.</i> <i>Tematikken vil vurderes i planbeskrivelsen ved bistand av en miljørådgiver. Dersom det skulle vise seg at tiltak vil medføre overflateavrenning og anleggsarbeid som vil potensielt påvirke vannforekomster i området, vil tema vannmiljø utredes i egen rapport.</i> <i>Temaet er ivarettatt i tabell 6-3.</i>
Kulturminner Forholdet til automatisk fredete kulturminner må avklares i hele planområdet, uavhengig av arealformål. Når endelig trasévalg er landet, anbefaler vi at planområdets avgrensning innsnevres til det som blir berørt av planen, for å unngå unødvendig og omfattende registreringer i områder som ikke blir berørt av tiltaket. Tiltakshaver må ta kontakt for utarbeidelse av budsjett og avtale tidspunkt for arkeologisk registrering. Vi er avhengig av snø- og telefri grunn, og registreringer må derfor gjennomføres i feltsesongen (hovedsakelig fra april – oktober).	<i>Tas til følge.</i> <i>Fylkeskommunen vil bli orientert om plangrensejusteringer, og forespørsel om budsjett for arkeologisk registrering vil bli etterspurt.</i>

2.3 Statens vegvesen

27.05.2024

Merknad	Vurdering
Vi finner det særlig positivt at alternativet med tunnel gjennom Ølhammeren (alt. 6) er forlatt, da dette ville medført ekstra utfordringer for sykkeltrafikk.	<i>Tas til orientering.</i>
Som anført i vår forhåndsuttalelse, har vi synspunkter på tilknytningen til eksisterende vegnett og fv. 7080 Seierstadvegen vest i planområdet. Vi registrerer at delstrekning 3, fra landfestet på Jøa via lokalveg til fv. 7080 Seierstadvegen, nå er beskrevet og foreslått prosjektert i tråd med vårt syn på naturlig veghierarki i Seierstad-området. Vi uroes dog noe av at løsningen betinger fravik knyttet til sikt, jf. tabell 4-1, og antar at dette gjelder minstekrav til horisontalgeometri og sikt gjennom kurve. Statens vegvesen vil i utgangspunktet anbefale at alternativ med geometrisk utforming som ivaretar siktkravene uten fravik legges til grunn, selv om dette vil innebære dårligere måloppnåelse på andre fag- og utredningstema. Vi tolker utredningsmaterialet dithen at alt. M3 ikke krever fravik fra vegnormalene. Vi vil imidlertid avvente nærmere synspunkter på dette inntil vi får oss forelagt forslag til prosjektert plan med plan- og profilttegninger.	<i>Tas til orientering.</i> <i>Siktkrav tilfredsstilles. Fravik er knyttet til horisontal og vertikal kurvatur i kryss, men i og med at prosjektert løsning tilfredsstiller siktkontroll er løsningen godkjent etter fraviksbehandling i Trøndelag fylkeskommune.</i>
Statens vegvesen anser forslag til utredningstema for henholdsvis konsekvensutredning og planbeskrivelse som dekkende. Transportkvalitet for sykkeltrafikk bør inngå i planbeskrivelsen; stigning på 8 % i østenden av brua er innenfor normalkrav for kjøretrafikk, men krevende for sykkeltrafikk. Vi erkjenner samtidig at dette er en marginal trafikantgruppe, og at brukonstruksjon og vegframføring er bestemmende for den helhetlige løsningen.	<i>Tas til orientering.</i> <i>Merknaden vil tas med videre i vurderingsgrunnlaget og beskrives i plandokumentene.</i>

2.4 Norges vassdrag- og energidirektorat

16.05.2024

Merknad	Vurdering
I planprogrammet står det at det er påvist kvikkleire/sprøbruddmateriale på Jøa. Videre står det at grunnundersøkelser vil utføres som del av reguleringsplanarbeidet. Overvannshåndtering er også et tema som skal utredes nærmere ifølge planprogrammet. Det er bra.	<i>Tas til orientering.</i>
t tillegg til planprogrammet har vi fått tilsendt silingsrapport med optimalisering av veg og brutrasé. Her er det versjon NO1 som kommer best ut i rapporten. Denne kommer også best godt ut med tanke på NVEs fagområder, da den gir lite/minst inngrep i områder med kvikkleire og unngår inngrep langs Seierstadbekken og kantvegetasjonen langs denne.	<i>Tas til orientering.</i>

2.5 Samediggi

24.05.2024

Merknad	Vurdering
Etter vår vurdering er det lite sannsynlig at tiltaket vil komme i konflikt med automatisk fredete samiske kulturminner. Sámediggi – Sametinget har derfor ingen kulturmiljøfaglige merknader til planen.	<i>Tatt til orientering.</i>
Vi minner om den generelle aktsomhets- og meldeplikten som bør nevnes i reguleringsbestemmelsene under eget punkt.	<i>Generell bestemmelse sikres i planbestemmelsene.</i>

2.6 Bane NOR

22.05.2024

Bane NOR har ingen merknader til planprogrammet.

2.7 Direktoratet for mineralforvaltning

10.05.2024

Merknad	Vurdering
DMF ga uttalelse til varsel om oppstart 14. mars 2024. Her anbefalte vi at uttak av masser og massehåndtering bør inngå i planarbeidet og at det legges til rette for at masser av god kvalitet benyttes som byggeråstoff framfor å legges i permanent deponi.	<i>Tas delvis til følge.</i>
Det har i forbindelse med planleggingen blitt utarbeidet et bærekraftsprogram, hvor et av målene er å sikre massebalanse i optimalisering av prosjektet. Det går fram av kapittel 4 i planprogrammet at det i optimaliseringsfasen har vært et mål å legge til rette for egenprodusert pukk fra skjæring i Ølhammeren, og at dette oppnås ved å beregne massebalanse og sjekke steinens egnethet. Dette kan bidra til god ressursutnyttelse og redusere behovet for deponi. Det er viktig at vurdering av kvaliteten på massene utføres på et tidlig tidspunkt slik at aktuell bruk og behov for mellomlagring er avklart før utbyggingen settes i gang. Det går også fram at reguleringsplanen vil inkludere nødvendig areal til områder for massehåndtering som kan bidra til å ivareta dette.	<i>Kapittel 6.4 er revidert for å ivareta vurdering angående fornuftig bruk av overskuddsmasser dersom et overskudd er reelt.</i>
Vi savner at estimert masseregnskap for det valgte alternativet står i planprogrammet for å synliggjøre omfanget. Vi registrerer at det i kapittel 6.4 om utredningsbehov, står at massehåndtering, eventuelt masseoverskudd og ivaretagelse av massebalanse og deponibehov skal gå fram av planbeskrivelse. Det bør gå fram av planen hvordan det skal sikres fornuftig bruk av overskuddsmassene, for eksempel ved hjelp av en massehåndteringsplan og tilhørende bestemmelser.	

2.8 Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap

16.04.2024

Merknad	Vurdering
Siden Statsforvalteren har et overordnet ansvar for å følge opp samfunnssikkerhet i planer, vil også disse områdene kunne inngå som en del av Statsforvalterens oppfølging. DSB samarbeider med Statsforvalteren og vil gi faglig innspill til Statsforvalteren dersom det er nødvendig.	<i>Tas til orientering.</i>

2.9 Forsvarsbygg

22.05.2024

Merknad	Vurdering
vårt innspill til planoppstart av 2.4.2024 ga vi et foreløpig innspill om at seilingshøyde må være 42 meter for at Forsvarets fartøy skal kunne passere uhindret.	<i>Tas til orientering.</i>
Med bakgrunn i en grundigere vurdering, samt dialog med Fylkeskommunen om konsekvenser av å endre prosjektet, så aksepterer vi 25 meters seilingshøyde under bruene. En slik seilingshøyde vil skape en barriere for noen av Forsvarets fartøyer, men de mindre kystvaktfartøyene vil kunne passere. Det er en nærliggende alternativ seilingsled tilgjengelig som gjør at konsekvensene er akseptable.	<i>Planprogrammet er oppdatert med Forsvarsbygg aksept for 25 meters seilingshøyde, kapittel 5.3.3.</i>

2.10 Kystverket

28.05.2024

Merknad	Vurdering
Medan planprogrammet legg opp til at disse alternativa skal vurderast meir nøye og konsekvensutgreiast i høve ulike samfunnsområde, saknar vi at også konsekvensane for sjøtransporten i dette farvatnet vert utgreidd. Ikkje berre for dagens trafikk, men og for eventuell trafikk og sjøtransport knytt til mogleg framtidig nærings- og samfunnsutvikling i området.	<i>Tas til følge.</i>
I framlegg til planprogram er det nemnt spesifikt at forsvaret sine fartøy vert ekskludert ved eit brusamband som skissert. Sjøtransporten inneheld fleire fartøys kategoriar og vi ber om at planprogrammet set krav om utgreiing av brusambandet sine konsekvensar og verknadar på sjøtransporten og næringar/samfunnsliv knytt til denne.	<i>Planprogrammets utredningstabell er tilføyd eget vurderingstema «sjøtrafikk», der hensikten er å vurdere dagens sjøtrafikk og fremtidige virkninger ved etablering av ny bruløsning.</i>
I planprogrammet er det skissert ei førebels løysing eller utforming av brua med omsyn til kurvatur og plassering av brukar/fundament. Seglingshøgde og -breidd under bruer er ikkje berre dimensjonerande for fartøystorleiken, men og avgjerande for kor trygg og framkomeleg seglasen under brua vert. For å vareta slike omsyn forventar vi at farledsnormalen https://www.kystverket.no/globalassets/ohm-regelverk/hfl/farledsnormalen.pdf og nautisk kompetanse i Kystverket vert trekt inn og nytta i detaljprosjekteringa av bruløysinga når den tid kjem.	<i>Tas til orientering.</i>
På side 16 i planprogrammet er maks seglingshøgde for Nordsundet bru oppgitt til å vere 28 meter. Korrekt seglingshøgde skal her vere 15 meter.	<i>Tas til følge.</i> <i>Planprogrammet side 16 korrigert med riktig seilingshøyde.</i>

2.11 Mattilsynet

13.05.2024

Merknad	Vurdering
Vi viser i hovedsak til vår uttalelse datert 26. februar. Videre ser vi at mange av innspillende vi kom med er tatt med i videre utredninger. Vi har derfor ingen ytterligere merknader. Vi vil bemerke at det i planprogrammet kapittel 7.2 Statlige planer og føringer henvises til Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2019 – 2023). Det bør rettes opp til Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2023 – 2027). I siste utgave er krav til drikkevann og beskyttelse av drikkevannskilder tydeligere enn i forrige utgave.	<i>Tas til følge.</i> <i>Planprogrammets kapittel 7.2 er revidert med riktig utgave.</i>

2.12 Jøa veg- og brulag v/Gunn Ågot Leite

25.05.2024

Merknad	Vurdering
Jøa veg- og brulag støtter konklusjonen om valg av trasé optimalisert av Norconsult-NO1. Etter vår vurdering er vesentlige faktorer hensyntatt i planprogrammet. Med eget bærekraftsprogram opplever vi at klimahensyn og ulike miljøaspekt er ivaretatt. Det samme med kulturminner og minst mulig inngrep i dyrkajord, myr og kvikkleire. Vi vet at til syvende og sist er det økonomien som avgjør, og oppfordrer til at det fortsatt er fokus på å finne de rimeligste løsningene, uten at det går på bekostning av trafiksikkerhet og punkter nevnt ovenfor.	<i>Tas til orientering.</i>