



Trøndelag fylkeskommune
Trööndelagen fylhkentjälte



PLANPROGRAM

Fv.777 Jøa til land - flytebru , planid:2023005



Oppdragsgiver: Trøndelag fylkeskommune
Oppdragsgivers kontaktperson: Jorunn By
Rådgiver: Norconsult AS, Klæbuveien 127B, 7031 Trondheim
Oppdragsleder: Jill Hammari Sveen
Fagansvarlig: Jill Hammari Sveen
Andre nøkkelpersoner: Bendik Ramsfjell / Adrian Barsten

Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
01	11.04.2024	Til høring	AdrBar	JHSve	JHSve
02	03.06.2024	Til sluttbehandling	AdrBar	JHSve	JHSve

Forord

Trøndelag fylkeskommune er tiltakshaver og skal i samarbeid med Norconsult Norge AS, utarbeide detaljreguleringsplan for fastlandssamband mellom Jøa og Elvalandet i Namsos kommune. Planprogramforslaget er utarbeidet av Norconsult AS i samarbeid med tiltakshaver.

I henhold til plan- og bygningsloven §4-1 og forskrift om konsekvensutredning kp.4 utarbeides det et planprogram (dette dokumentet) som gjør rede for følgende:

- Formålet med planen.
- Planprosess og medvirkning.
- Rammer og føringer for planarbeidet.
- Planlagt tiltak.
- Behov for utredninger.

Oppstart av reguleringsplan ble varslet 05. februar 2024 med frist 29. mars 2024. Forslag til planprogram ble lagt ut til offentlig ettersyn 12.04.2024. Planprogrammet skal fastsettes av Namsos kommune med eventuelle endringer som følge av innkomne merknader.

Informasjon om planarbeidet legges ut på internett på følgende hjemmesider:

- Namsos kommune: www.namsos.kommune.no
- Trøndelag fylkeskommune: www.trondelagfylke.no

Spørsmål og kommentarer til planarbeidet kan rettes til kontaktpersonen, Jill Hammari Sveen, tlf: 916 41 253.

Kanaler for uttalelser til planprogrammet var Altinn, e-post og brev. Det kom inn totalt 12 innspill til planprogrammet.

Planprogrammets er revidert for å bedre svare ut problemstillinger og krav om utredninger. Endringer i kap. 6 Utredningsbehovet og aktuelle problemstillinger er merket med rød skrift.

Innholdsfortegnelse

1	Mål og rammer for planarbeidet	4
1.1	Bakgrunn for planarbeidet	4
1.2	Hovedmål med planarbeidet	4
1.3	Mål for bærekraftsprogram	4
1.4	Krav om konsekvensutredning	4
1.5	Planavgrensning	4
2	Dagens situasjon	6
2.1	Planområdet	6
3	Tidligere arbeid	9
3.1	Mulighetsstudie 2022	9
4	Optimalisering Norconsult 2023	11
5	Vurdering av utredningsplikt jf. forskrift om konsekvensutredning	13
5.1	Vurdering	13
5.2	Planprogram	13
5.3	Utbyggingsalternativer	13
6	Utredningsbehovet og aktuelle problemstillinger	17
6.1	Generelt	17
6.2	Vurdering av faktiske behov for konsekvensutredningstemaer og andre utredninger / vurderinger	17
6.3	Metode	17
6.4	Aktuelle beslutningsrelevante utredningstema og utredningsbehov	18
7	Planstatus og andre føringer	21
7.1	Namsos kommune, oppstartsmøte for reguleringsplan	21
7.2	Statlige planer og føringer	21
7.3	Regionale planer og føringer	21
7.4	Kommunale planer og føringer	22
7.5	Planer under arbeid	22
8	Videre planprosess og medvirkning	23
9	Vedlegg	24
10	Referanser	25

1 Mål og rammer for planarbeidet

1.1 Bakgrunn for planarbeidet

Fylkestinget vedtok å etablere prosjektet Jøa t'land 24/7 i oktober 2018, og i 26. februar 2020 ble det stilt krav om ytterligere utredninger av de økonomiske sidene ved å etablere en flytebru til Jøa.

Rapporten Jøa t'land 24/7 – Utredning av flytebru ble utarbeidet på bakgrunn av bestillingen fra Fylkestinget og er vedlagt planprogrammet.

1.2 Hovedmål med planarbeidet

Hensikten med planarbeidet er å få regulert trasé for fergefri forbindelse mellom Elvalandet og Jøa. Det planlegges flytebru med tilførselsveger og en seilingshøyde på minst 25 meter.

Etablering av bru gir Jøa en direkte forbindelse til fastlandet. Prosjektet skal underbygge fylkeskommunen sitt mål om et trafiksikkert, effektivt og robust transportsystem.

1.3 Mål for bærekraftsprogram

I forbindelse med planlegging av prosjektet, skal hensyn til bærekraft ivaretas og mulighetene for å ta valg som reduserer påvirkning på klima og miljø skal holdes åpne. Det er utarbeidet et bærekraftsprogram (Norconsult Norge AS, 2024), som inneholder målsetninger for prosjektet knyttet til:

- Klimagassutslipp
- Klimatilpasning
- Beskyttelse av vann og marine ressurser
- Omstilling til sirkulær økonomi, avfallsforebygging og gjenvinning
- Forurensning
- Naturmangfold og økosystemer
- Sosial bærekraft

Dokumentet har også en beskrivelse av relevant lovverk sammen med føringer fra Namsos kommune, Trøndelag fylkeskommune, og regjeringen.

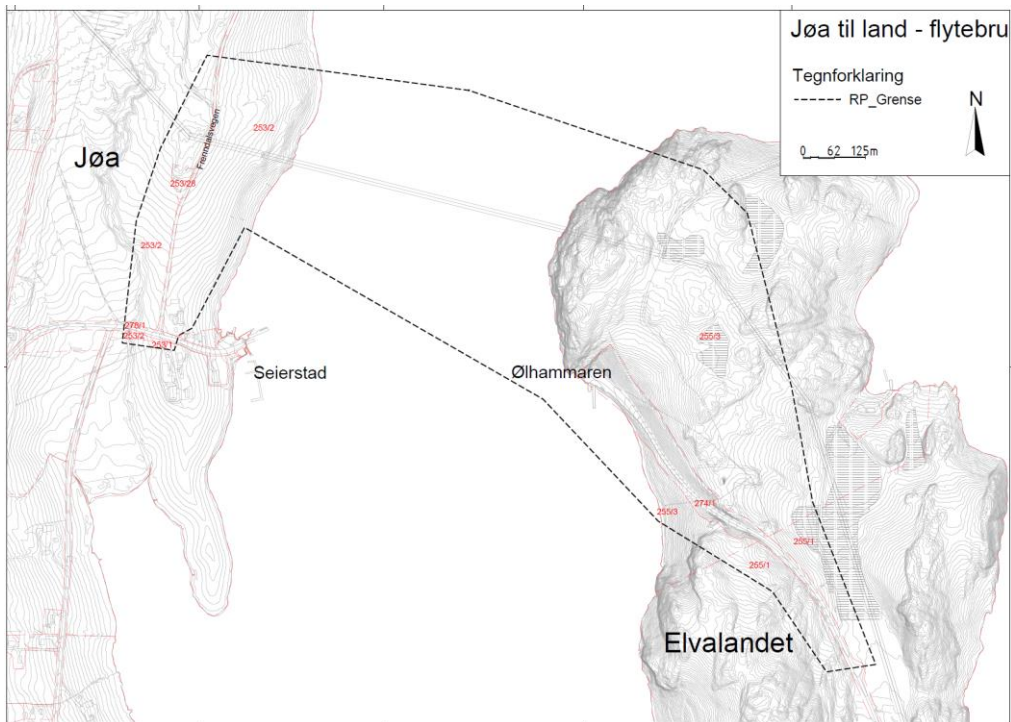
1.4 Krav om konsekvensutredning

Jf. oppstartsmøtereferatet krever kommunen konsekvensutredning og planprogram, da planen ikke er i samsvar med overordnet plan, og kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, jf. pbl. §29-9 første ledd. Det vises til kapittel 5 for en detaljert gjennomgang av KU-vurderingen og prosess.

1.5 Planavgrensning

Reguleringsplanen vil i tillegg til flytebru og påkobling til eksisterende vegnett inkludere nødvendig areal til skjæringer og fyllinger, areal for plassering av skjermingstiltak, lokalvegnett, anleggsområder/- veger, områder for massehåndtering og riggområder.

Figur 1-1 viser planområdet med eiendomsavgrensninger. I tillegg til Frenndalsvegen (eier Namsos kommune) og fv. 777 (eier Trøndelag fylkeskommune) berøres eiendommene 253/1, 253/2 og 253/28 på Jøa, eiendommene 255/1 og 255/3 på Elvalandet. Varslet planområde er om lag 773 daa.



Figur 1-1 Oversiktskart med avgrensning av eiendommene innenfor planområdet. Kilde: Norconsult

2 Dagens situasjon

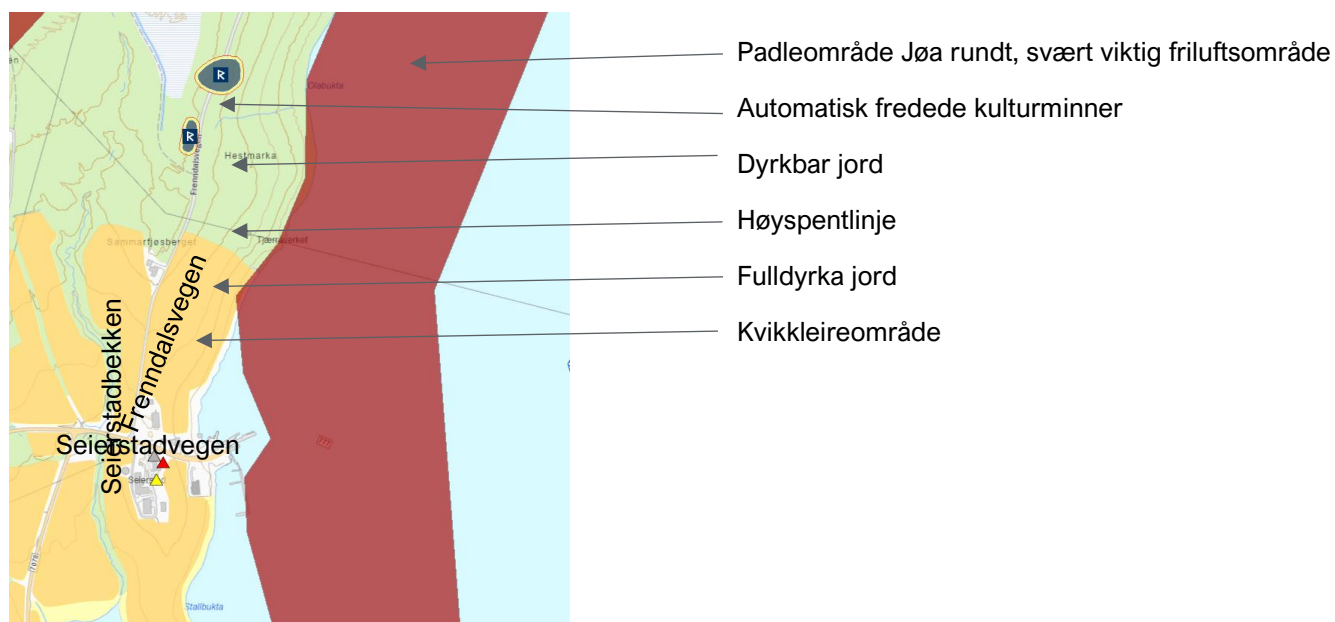
2.1 Planområdet



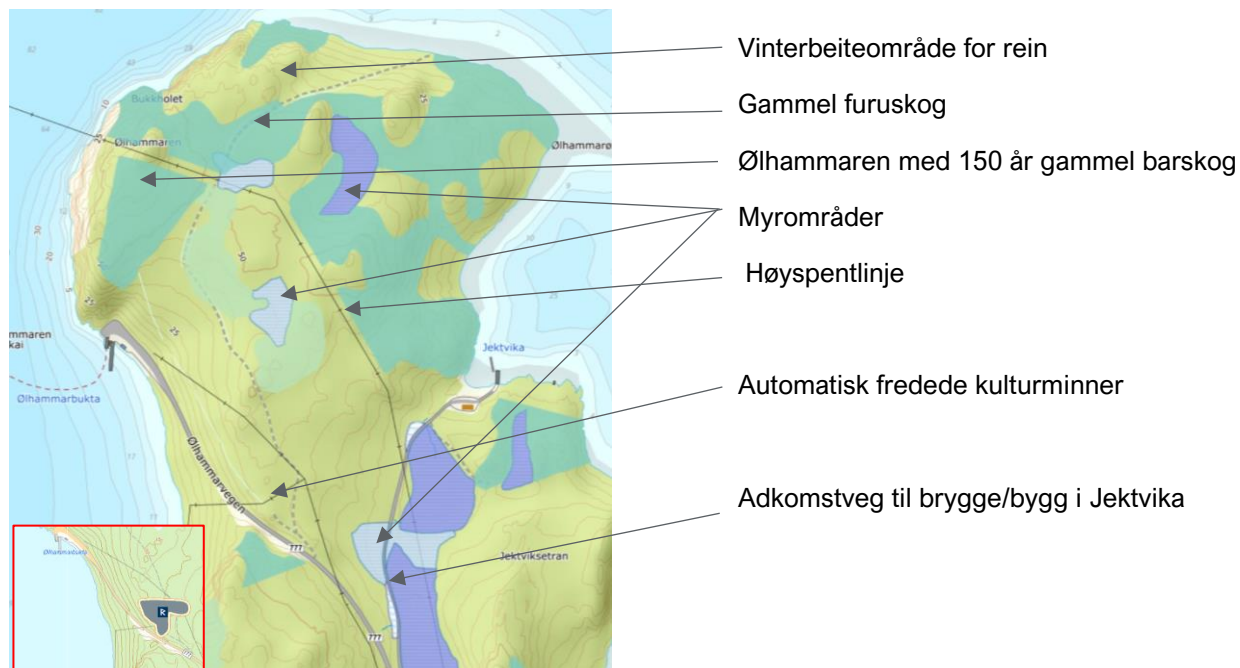
Figur 2-1: Bilde fra 3D modell som viser planområdet og tilgrensende områder.

2.1.1 Naturressurser, grønnstruktur og kulturminner

På Jøa er landskapet flatt med spredte gårdsbruk og tilhørende jorder. Seierstadbekken ligger i utkanten av planområdet i vest. I nord ligger et skogsområde (Hestmarka) med kryssende høyspentlinje. Det er registrert to kulturminner i Hestmarka (gravfelt, gravhaug og hustufter). Padlerute er etablert og følger Jøas strandkant. Fv. 7080 Seierstadvegen ligger sør i planområdet. Frenndalsvegen deler opp planområdet og ligger parallelt med kystlinjen.



Figur 2-2 Oversiktskart over Jøa med tilhørende verdier.
Kilde GISLink.



Figur 2-3 Oversiktskart over Elvalandet med tilhørende verdier. Kilde: GisLink og Kilden.

Grunnen ved Ølhammaren består av migmatittgneis, mens øvrige deler av planområdet på Elvalandet og Jøa har glimmerskifer. På Jøa er det registrert kvikkleire på dyrka marka, men arealet er ikke endelig avgrenset.

2.1.2 Veginfrastruktur og kollektiv

Tettstedet Seierstad har en havn med fergeforbindelse over til Ølhammarbukta på Elvalandet, se Figur 2-4. Det er fergeavganger hver time mellom 06:30 og 24:00, med halvtimetilbud mellom klokken 06.30-09.00 og 13.00-18:00. I helgene er tilbudet redusert. Fergetilbudet er gratis med en overfartstid på 5 minutter (Torghatten, 2024).



Figur 2-4 Utsikt fra Seierstad mot Ølhammarbukta (Google, 2024).

Landskapet på Elvalandet er skogkledd og er kupert med flere myrområder. Området ved Ølhammaren er spesiell med granskog som er nesten 150 år gammel, mens det er gammel furuskog på resterende områder. Eksisterende infrastruktur i området er fv. 777 Ølhammarvegen, fergekai i Ølhammarbukta, privat adkomstveg til eiendom i Jektvika og kryssende høyspentlinje til Jøa. Det er registrert vinterbeiteområde for rein på Elvalandet.

2.1.3 Naturmangfold

Terrestrisk

Ifølge Naturbase-kart berører planområdet et forvaltningsområde for bjørn og vinterbeite område for rein. I artsdatabanken er det registrert flere truede fuglearter rundt planområdet som lomvi (CR), ærfugl (VU), fiskemåke (VU) og gråmåke (VU).

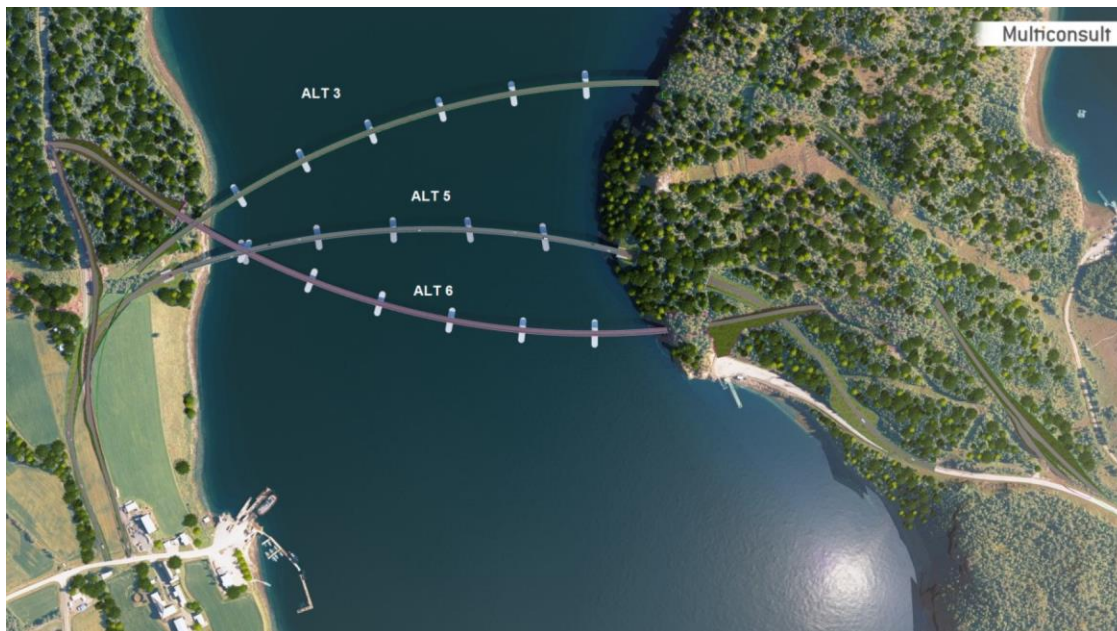
Maritimt

Havforskningsinstituttet (HI) har registrert et gytefelt for torsk i Nufsfjorden - Seierstadfjorden. 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.

3 Tidligere arbeid

3.1 Mulighetsstudie 2022

I 2022 utarbeidet Multiconsult en utredning for plassering av flytebru med tre hovedalternativer (Multiconsult, 2022). Alternativene er illustrert i under.



Figur 3-1 Alternativer fra utredning Multiconsult (Multiconsult, 2022)



Figur 3-2 Alle alternativer, inkl. forkastede fra utredning Multiconsult (Multiconsult, 2022)

3.1.1 Alternativ 3

Alternativet i nord med lengst bru og veglengde. På fastlandssiden passerer vegen øst for kulturminner og mellom myrområdene fram mot Bukkholei i nord. Skjæring inn mot landkaret, høyde 10 meter og lengde 100 meter. Brua krysser under høyspentgata på et sted. På Jøa krysser vegen i utkanten av dyrkamarka før traseen følger Frenndalvegen (kommunal veg) fram til Seierstadvegen (fylkes veg).

3.1.2 Alternativ 5

Alternativet med nest kortest bru og kortest veglengde. Brua er 10 meter lengere enn NO1, men 370 meter kortere veg i dagen enn NO1. På fastlandssiden følger vegens eksisterende veg (Ølhammarvegen) før trasen svinger opp mot tunnel gjennom Ølhammaren. Landkaret til brua blir liggende delvis innenfor tunnelen. Brua krysser under høyspentgata på to steder. På Jøa ligger landkaret sør for høyspenttrasen. Vegtraseen krysser dyrka marka og Frenndalsvegen før vegen kobles på Seierstadvegen ved Seierstadsbekken.

3.1.3 Alternativ 6

Alternativet har en 10 meter kortere bru enn lengste bru (M3). På fastlandssiden følger vegtraseen samme veglinje som M3 forbi Jektvikmyra før traseen svinger sørover til landfeste i berget rett nord for Ølhammarbukta. Brua ligger lengst sør og krysser under høyspentgata på et sted. Landfeste ligger nord for høyspentgata. Vegen fortsetter mot nord før den kobles på Frenndalsvegen ved Hestmarka. Traseen følger Frenndalsvegen fram til kryss med Seierstad (lik alternativ M3).

3.1.4 Forkastede alternativer

Alternativene 1, 2, 4 og 7 ble forkastet i Multiconsult sin rapport og ble ikke detaljert videre. Vurderingen fra rapporten:

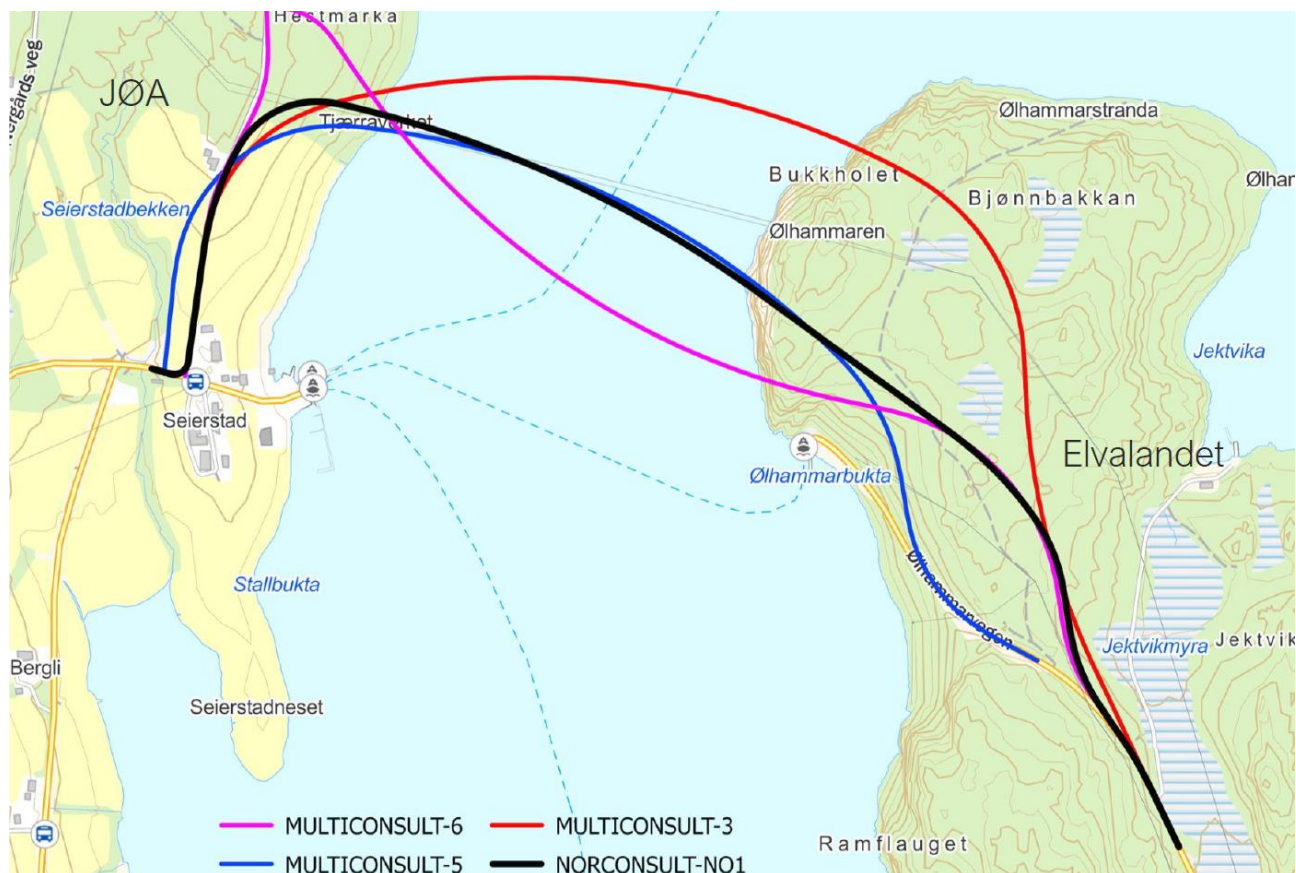
«**Alternativ 1** (rødt alternativ) Brua blir 650 m lang, og den totale veglengde inkl. bru blir 1970 m. Traseen kommer i konflikt med kulturminne på fastlandssiden, og passerer på sydsiden av det høyeste punktet på Ølhammaren. Dette gir en fjellskjæringa på Ølhammaren som blir ca 250 m lang og opp mot 28 m høy. Et alternativ med tunnel gir en ca 145 m lang tunnel. Bru lander på kote 12 på Jøa-siden. Dette gir stigningsmessige utfordringer med å koble ny veg til dagens veg (stigning >8%). På grunn av høye skjæringer og konflikt med kulturminner er alternativet forkastet.

Alternativ 2 (sennepsgul): Bru blir 700 m og totalt veglengde inkl. bru blir 2250 m. Alternativet krysser et kulturminne på fastlands-siden. Brua fundamenteres i Bukkholei, og lander på kote 12 på Jøa-siden. Dette gir stigningsmessige utfordringer ved påkobling til dagens veg. Alternativet forkastes på grunn av konflikt med kulturminne på fastlands-siden.

Alternativ 4 (turkis linje): Brua blir 630 m og total veglengde inkl. bru blir 1940m. Traseen krysser det høyeste punktet på Ølhammaren. Dette gir en fjellskjæring på Ølhammaren som blir ca 300 m lang og opp mot 32 m høy. Et alternativ med tunnel gir en ca 190 m lang tunnel. Lang/høy fjellskjæring alternativt lang tunnel er årsaken til at alternativet er forkastet.

Alternativ 7 (brun linje): Brua blir 732 m lang, og totalt veglengde inkl. bru blir 1484 m. Landkar for flytebrua vil måtte plasseres i et område hvor det er registrert kvikkleire. Dette er fordyrende og vil også gi en kompleks løsning. Se kapittel 4 Geoteknisk beskrivelse av alternativene. Alternativet forkastes på grunn av dårlige grunnforhold ved Seierstad.» (Multiconsult, 2022)

4 Optimalisering Norconsult 2023



Figur 4-1: Oversikt over alternativene som ligger til grunn for valg av trasé til reguleringsplan. Kilde: Norconsult

Tabell 4-1 Oversikt optimaliseringer

Optimalisering	Hvordan oppnå	Oppnådd med NO1?
Landskap: Unngå høye ensidige skjæringer langs Ølhammarvegen (ned mot eksisterende fergekai).	Ny linje følger i starten trasé tilsvarende som alt. 3 og 6 fra forprosjekt.	Ja.
Klimagass/naturmangfold: Minimere inngrep i Jektvikmyra på vegens østside.	Lavere veglinje, brattere fylling. Må samtidig unngå kulturminne på vestsiden.	Ja, men fortsatt nærføring. Krever videre optimalisering.
Trafikk: Sikre atkomst til Ølhammar fergeleie.	Etablere T-kryss.	Ja.
Kostnad og geologi: Unngå tunnel gjennom Ølhammar.	Legge linje høyere, åpen gjennomskjæring.	Ja. Medfører endringer i høy del av flytebru inn mot Elvalandet.
Kostnad og klima: Legge til rette for egenprodusert pukk fra skjæring i Ølhammar.	Planlegge riggområde, beregne massebalanse, sjekke steinmaterialets egnethet.	Ja. Bergets egenskaper kontrolleres med prøvetaking.
Kostnad: Kortest mulig bru.	Optimalisere plassering av landfester og horisontalradius bru.	Ja.
Natur og landskap: Unngå stor midlertidig fylling i strandsonen (veg for multiwheeler) ved landfeste på Jøa.	Utvikle løsning mhp. brumontering	Ja, løsning unngår midlertidig veg i strandsonen.

Optimalisering	Hvordan oppnå	Oppnådd med NO1?
<i>Trafikk:</i> Gjennomgående fylkesveg frem til Seierstad.	Eksisterende kommunal veg (Frenndalsvegen) kobles til fv. 777 som sekundærveg i kryss.	Ja. Krever godkjenning av fravik knyttet til frisikt. Avbøtende tiltak legges inn.
<i>Geoteknikk:</i> Minimere omfang av graving og masseflytting i kvikkleireområde.	Kryssområde og terrenginngrep holdes utenfor kvikkleiresone	Ja. Grunnundersøkelser e utført og vil gi føringer for endelig omfang av geotekniske tiltak.
<i>Kostnad, geoteknikk og landbruk:</i> Gjenbruke vegtrasé på Jøa langs Frenndalsvegen.	Flytte landfeste på Jøa lenger mot nord, anrette ny fv. mot eks. Frenndalsvegen til Seierstad.	Ja. Krever kurveradius 125 m, og dermed vegstandard Hø2 60 km/t.
<i>Natur, hydrologi og geoteknikk:</i> Unngå inngrep i Seierstadbekken på Jøa.	Løses ved tiltak beskrevet i overstående rad.	Ja.
<i>Konstruksjon:</i> Åpne for bruk av betongpontonger som alternativ til stålponlong.	Dokumenterte faglige vurderinger og beregninger av konsekvens ved bruk av betong vs stål i pontonger.	Ja. Fordeler med betongpontonger i livsløpsperspektiv er belyst. Ulemper i form av økte mengder er beregnet.

Alternativ 5 var tidligere anbefalt videreført, men basert på en optimalisering gjennomført i samarbeid mellom Norconsult og Trøndelag fylkeskommune er det blitt utarbeidet et nytt alternativ. Det foreslåtte alternativet er en kombinasjon av alternativ 3, 5 og 6. Det nye alternativet som vil vurderes videre i plansaken er vist oppdelt i delstrekninger under kapittel 5.3.3.

5 Vurdering av utredningsplikt jf. forskrift om konsekvensutredning

5.1 Vurdering

Vegtiltaket som foreslås er ikke i samsvar med overordnet plan, og det foreligger ingen gjeldende reguleringsplaner som har tidligere konsekvensutredning for det spesifikke tiltaket. Det er gjort en vurdering etter aktuelle punkter under vedlegg I og II, der tiltaket faller inn under vedlegg II pkt. 10e) og omfattes av §8a i konsekvensutredningsforskriften. Tiltaket må derfor vurderes etter KU-forskriftens §10 for å identifisere om tiltaket kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn.

Kommunen krever planprogram og konsekvensutredning da planen ikke er i samsvar med overordnet plan og kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn jf. pbl. §12-9 første ledd og KU-forskriftens §10. Utdrag fra referat fra oppstartsmøte 04.07.2023:

«Planområdet omfattes i dag av KPA med formål LNFR på fastlandet og LNFR – spredt boligbebyggelse på Jøa-siden. Sjøområdet mellom er regulert til Kombinert formål i sjø og vassdrag.»

I nytt planforslag er arealformålet kjøreveg, Annen veggrunn (tekniske anlegg), Annen veggrunn (grøntareal)» (Namsos kommune, 2023)

5.2 Planprogram

Planprogrammet skal klargjøre formålet med planarbeidet og avklare rammer og premisser for den videre prosessen. I planprogrammet foreslås hvilke tema og problemstillinger som bør løses i planarbeidet, og hvilke utredninger som anses som nødvendige for å gi et godt beslutningsgrunnlag. Forskriftens §17 første ledd siste punktum sier: «Konsekvensutredningens innhold og omfang skal tilpasses den aktuelle planen og være relevant for de beslutninger som skal tas».

5.3 Utbyggingsalternativer

5.3.1 Forarbeid og prosess

I forbindelse med utarbeiding av planprogram er det gjennomført en optimalisering av veglinje basert på alternativene utarbeidet av Multiconsult i 2022, inkludert vurdering av alternativenes påvirkning av KU-verdier. På grunnlag av denne rapporten har Norconsult i 2023 utarbeidet ett optimalisert alternativ for å minimere eller unngå inngrep i dyrka mark og områder med kjente naturverdier, gjenbruke eksisterende veger, forenkle anleggsgjennomføringen og samtidig redusere kostnadene og risiko i prosjektet. Både Multiconsult sin mulighetsstudie og Norconsult sin silingsrapport er offentliggjort i forbindelse med planprogrammet, og er grunnlagsdokumentene for valg av kun én trase som utredningsalternativ. Gjennom dette forarbeidet er det identifisert forhold som gir klare føringer for hvilke traseer som vil ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn, og som derfor ikke blir tatt med videre som aktuelle utredningsalternativer i planprogrammet.

5.3.2 Alternativ 0 – dagens situasjon

Referansealternativet (null-alternativet) og konsekvenser for referansealternativet skal beskrives som en del av konsekvensutredningen, se Figur 5-1. Null-alternativet defineres, i tråd med forskriften, som et alternativ der gjeldende planrammer ikke overskrides.

Innenfor planområdets avgrensning foreligger det ingen gjeldende reguleringsplaner som legger føringer for fremtidig arealdisponering. Dette tilsier at kommuneplanens arealdel er førende for arealbruken, og null-alternativet vil dermed være eksisterende situasjon som i dag består av fergeforbindelse og LNF områder.



Figur 5-1 0-alternativet. Viser dagens fergeforbindelse.

5.3.3 Utredningsalternativ NO1

Utredningsalternativ NO1 er et resultat av en optimaliseringsfase gjennomført av Norconsult basert på utredningen fra 2022 (Multiconsult, 2022). Alternativet er delt opp i tre delstrekninger, se Figur 5-2.



Figur 5-2 Optimalisert veglinje

Delstrekning 1 – Fastlandet, Jektmyra – Ølhammaren

Delstrekningen starter i eksisterende fv. 777 Ølhammarvegen, vest for Jektvikmyra. På vestsiden av vegtraseen er det lokalisert en høytspennttrasé, og et kulturminne med hensynssone nært innpå vegen. Ny veg krysser Ølhammaren i åpen skjæring. Perspektivbilde av delstrekningen er vist i Figur 5-3.



Figur 5-3 Delstrekning 1 – Jektmyra til Ølhammaren

Delstrekning 2 – Flytebro, Ølhammaren – Seierstad

Som følge av hevet veglinje gjennom Ølhammaren, starter brua i alternativ NO1 på kote ca. +40, som vist i Figur 5-4. Vegen har med en høybrekkskurve fra Ølhammaren som fortsetter innover på brua. Seilingshøyden er 25 meter.

På Jøa er landfestet til ny bru lagt nord for høyspentmasten på Tjærraverket.



Figur 5-4 Delstrekning 2 – flytebro (Ølhammaren til høyre i bildet)

Delstrekning 3 – Veg, lokalveg på Jøa

På Jøa svinger fylkesvegen 90 grader inn mot Seierstad, se Figur 5-5. Det tilstrebes å minimere arealbeslag av dyrkamark og gjenbruke dagens vegtrase for Frenndalsvegen. Over dyrkamarka ligger ny veg som det høyeste punktet i terrenget. Slik unngås dype sidegrøfter og overvann har naturlig avrenning bort fra vegen.



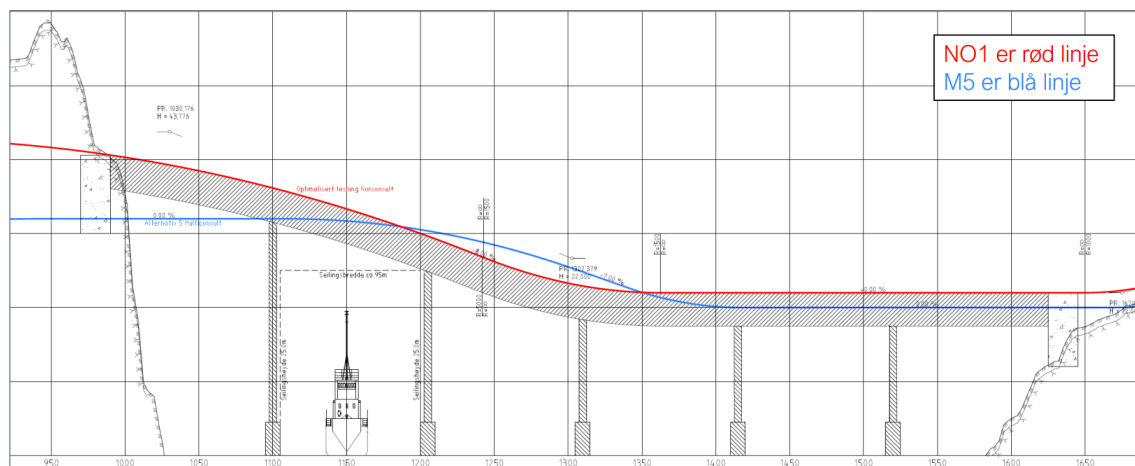
Figur 5-5 Delstrekning 3 – Fylkesveg på Jøa

Vertikal kurvatur av flytebrua

Snittet under viser snitt av den optimaliserte løsningen vs. tidligere alternativ (M5). Det er foreløpig planlagt en seilingsbredde på ca. 95 meter, med en maks seilingshøyde på 25 meter. Dette ivaretar Namsos kommune sitt vedtak i behandling av spørsmål om lavere seglingshøyde, vedtatt 03.06.2020.

I høringsuttalelsen til Kystverket for oppstartsvurderingen viste de til registrerte fartøy i området, ca. 7000 passeringer på 2 år. Høyeste registrerte fartøy var på ca. 30 meter, som antas å være et enkelt skip (Hydro Patriot). I hovedsak er det 20 meter som er den generelle høyden på de fleste større fartøyene som passerer i området.

I høringsuttalelsen til Forsvarsbygg er det stilt krav til en seilingshøyde på minst 42 meter for å ikke skape hindringer for Forsvarets fartøyer. Ut ifra dagens forhold vil en økt seilingshøyde på 17 meter være utfordrende å oppnå. Dersom Forsvarets fartøy skal sør for Jøa (Otterøya og Ramsvika), er det mulig å benytte fjorden på vestsiden av Jøa. Øst for Ølhammaren mot Brekksillan vil det ikke være mulig å passere, da maks seilingshøyde på Nordsundet bru er **15 meter**. Dersom man skal mot Namsos er det mer naturlig å ferdes langs fjorden mellom Skorstad og Innvorda. **Forsvaret har vurdert temaet og akseptert en 25 meters seilingshøyde, ref. høringsuttalelse til planprogrammet.**



Figur 5-6: Vertikal kurvatur av flytebrua. Alternativ M5 er blå linje og NO1 er rød. Kilde: Multiconsult / Norconsult

6 Utredningsbehovet og aktuelle problemstillinger

6.1 Generelt

Konsekvensutredningen skal identifisere og beskrive de faktorer som kan bli påvirket av tiltaket, og vurdere vesentlige virkninger for miljø og samfunn. - Hensikten med utredningene er å få oversikt over hvilke muligheter og virkninger en utvikling i tråd med planen gir, når det fattes vedtak til planen. I tabellen nedenfor (kapittel) angis utredningstema, utredningsbehov, hvilke(n) metode som skal benyttes i arbeidet, samt i hvilken form det skal presenteres.

6.2 Vurdering av faktiske behov for konsekvensutredningstemaer og andre utredninger / vurderinger

Etablering av ny vegstrekning og bru er i strid med gjeldende KPA, og ettersom det ikke foreligger en detaljregulering for det spesifikke tiltaket må det konsekvensutredes. Som nevnt i kapittel 3 har det parallelt med planprogramprosessen blitt utarbeidet en optimalisering av alternativ basert på en mulighetsstudie fra 2022 (Multiconsult) av ulike vegtraseer. I mulighetsstudien er det benyttet forenklet KU-metodikk på utvalgte vurderingstema, og dette har vært førende for valg av én trasé som skal konsekvensutredes i planarbeidet.

Vegtraseen som er foreslått regulert vil berøre i hovedsak naturområder, eksisterende veg og noe landbruk langs Frenndalsvegen. I tillegg vil traseen kreve bru over Ølhammeren, og mulige virkninger for marint naturmangfold vil måtte vurderes. Vegen vil kreve inngrep i landskapet, særskilt på Elvalandet.

6.3 Metode

Konsekvensutredningen skal ta utgangspunkt i relevant og tilgjengelig informasjon, og hvis det mangler informasjon om viktige forhold, skal slik informasjon innhentes. Utredninger og feltundersøkelser skal følge anerkjent metodikk og utføres av personer med relevant faglig kompetanse.

Iht. KU-forskriftens §17 skal utredningens innhold og omfang tilpasses den aktuelle planen/tiltaket, og være relevant for de beslutninger som skal tas. Det skal for hvert fagtema gis nærmere beskrivelse av grunnlag og faglig anerkjent metodikk. Utredningen vil følge vurderingsmetodikken til Statens vegvesens håndbok V712 *konsekvensanalyser for ikke-prissatte og prissatte konsekvenser»* (2021). En del tema vil ikke bli konsekvensutredet i egen rapport, men beskrives i planbeskrivelsen.

Konsekvensutredningen skal være en integrert del av planprosessen og den endelige plandokumentasjonen. Det skal lages et sammendrag som dokumenterer at planen/ tiltaket som helhet ikke får store negative konsekvenser for miljø og samfunn.

Konsekvensene av planforslaget skal vurderes opp mot null-alternativet som er en videreføring av dagens situasjon.

6.4 Aktuelle beslutningsrelevante utredningstema og utredningsbehov

Tabell 6-1, Tabell 6-2 og Tabell 6-3 viser en systematisk oversikt over tekniske utredninger, konsekvensutredninger og virkninger som beskrives som en del av planarbeidet.

Tabell 6-1 Oversikt over tekniske utredninger

Tema	Kjent kunnskap	Utredningsbehov
Grunnundersøkelser og geologi	Vegtraséen er planlagt etablert langs ubebygde områder. Landarealet på Ølhammaren består av berggrunn, morenematerialer, strandavsetninger og mindre områder med torv og myr iht. NGU sine kartkilder. På Jøa er det påvist kvikkleire/sprøbruddmateriale.	Det vil bli utført grunnundersøkelser i forbindelse med reguleringsplanarbeidet. Et sammendrag av grunnforholdene vil bli innarbeidet i planbeskrivelsen. Relevante geotekniske og ingeniørgeologiske rapporter legges ut sammen med reguleringsplanforslaget til offentlig ettersyn.
Klimagass	Etablering av nye tiltak resulterer i produksjon av klimagasser, både under anleggsfasen og gjennom bruk over tid. Nedbygging av ulike naturtyper /-ressurser kan resulterer i utslipp av ytterligere klimagasser, eller redusere områdets evne til å bryte ned gassene gjennom felling/fjerning av vegetasjon. Nedlegging av ferge kan ha positive utslag avhengig av drivstofftype fergen benytter.	Det skal utarbeides et klimagassbudsjett som beregner klimagasspåvirkning på regulert strekning. Beregningen blir gjort med Statens Vegvesens beregningsverktøy VegLCA v.13b. Fokus vil være å minimere klimagassutslipp gjennom optimalisering og bruk av reguleringsplanbestemmelser. Det vil bli gjennomført prosesser for å sikre at klimagasshensyn blir ivarettatt.
Konstruksjon	Forprosjekt for flytebru, samt miljødata (vind, strøm og bølger).	Utarbeidelse av teknisk notat for bru iht optimalisert veglinje. Oppdatert statisk og dynamisk analyse, modell, tegning og mengdeberegning som grunnlag for kostnadskalkulasjon +/- 10 %.
Matjordplan	Frenndalsvegen krysser gjennom et landbruksområde. Ved gjenbruk av eksisterende veg vil det være behov for utvidelse av vegarealet, noe som vil medføre at matjord vil bli berørt. Planområdet berører i tillegg produktiv skog og gode sauebeiteområder.	Det vil utarbeides en matjordplan som en del av planarbeidet for å redegjøre for hvordan jordressursene skal ivaretas i anleggsperioden og permanent slik at matproduksjonen kan opprettholdes. Planen omfatter mengde matjord som berøres, jordkvalitet, evt. planteskadegjørere, lagringsmetoder for mellomlagring, behov for flytting av massene og transportløsninger. Konsekvensene av tiltak for produktiv skog og sauebeiteområder vil inngå i plan som egne vurderinger. Det vil utarbeides et arealbruksregnskap som viser hvor mye skog som blir permanent og midlertidig avskoget, fordelt på treslag, hogstklasse og bonitet.
Sjøtrafikk	Seierstadfjorden og Gyltfjorden er en regional gjennomfartsåre for farvannet i Nærøysund og Namsos kommune. Etablering av ny bru vil påvirke sjøtrafikkrutinene som eksisterer i dag, ved å endre ferdslsruten fra åpent til en innsnevret passasje.	Dagens sjøtrafikk vil kartlegges. Fremtidig virkning og konsekvenser for sjøtrafikken ved etablering av ny bru vil vurderes med hensyn til sikkerhet, risiko for kollisjoner og skipsstøt med brukonstruksjonen.

Tabell 6-2 Tema som skal konsekvensutredes.

Tema	Kjent kunnskap	Utredningsbehov
Naturmangfold (terrestrisk)	Vegstrekning vil berøre uberørte naturområder. Ifølge Naturbase kart berører planområdet et forvaltningsområde for bjørn og samisk reindrift (registrert som vinterbeite område). Det er i tillegg registrert observasjoner av Havørn og Gråmåke ifølge artsdatabanken.	Det vil utføres kartlegging iht. gjeldende NiN metodikk og vurderes etter Miljødirektoratets KU veileder M-1941 . Behov for eventuelle avbøtende tiltak vil inngå som del av vurderingene. Konsultasjon ifm. vinterbeite område til samisk reindrift utføres, i regi av fylkeskommunen etter avtale med Namsos kommune (jf. konsultasjonsplikten).
Naturmangfold (marint)	Som en del av vegtraseen vil det etableres en flytebru over Seierstadfjorden. Ifølge naturbase er det registrert et viktig gytefelt for torsk, og generelt gyteområder for flere arter.	Intensjonen er at flytebrua skal etableres ved en annen lokasjon og flyttes via sjø til lokasjonen. Dette tilsier at brua ikke skal forankres i bunnen, og vil ha begrenset innvirkning på sjøbunnen og det maritime sjølivet. For å forsikre om at tiltaket ikke medfører negative konsekvenser for gytefeltet for torsk, vil det gjennomføres en KU for marint biologisk mangfold iht. metodikk M-1941 .
Landskap	Vegen vil kreve inngrep i uberørt terreng. Topografien tilsier at fylling og skjæringer vil bli betydelige og synlige. Etablering av flytebru vil endre den visuelle opplevelsen av fjorden.	Vurderes iht. Statens vegvesen sin håndbok for konsekvensutredninger V712. Det vil utarbeides visualiseringer og illustrasjoner av veg og bru.
Støy	Omgjøring av ferge til bru samt omlegging av veg vil medføre nytt kjøremønster for bilister, som vil resultere i støy generert i nye områder.	Det vil utarbeides en egen støyrapport med modellering av støyutslag, med vurdering av virkninger for omgivelsene og eventuelle avbøtende tiltak. Nivåer og vurderinger vil gjøres iht. til miljødirektoratets støyretningslinje T-1442/2021.
Kulturarv	Det er registrert tre lokaliteter med automatisk freda kulturminner innenfor planområdet. Alle tre registreringer er gravfelt med flere dateringer fra ulike tidsepoker. Det er stilt krav til arkeologisk registrering som en del av planprosessen. Eventuelle funn vil inngå i vurderingen.	Det vil utarbeides en KU for kulturminner som følger metodikken til Statens vegvesen sin håndbok for konsekvensutredninger V712. Det vil utarbeides illustrasjoner som viser vegtraseen opp imot registrerte kulturminner, samt en beskrivelse på hvordan minnene ivaretas både under anleggsfasen og ved ferdigstillelse av vegtraseen.
ROS analyse	Krav om ROS analyse er et generelt utredningskrav som gjelder alle planer for utbygging. ROS-analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som er av betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og om utbygging kan medføre endringer i risiko- og sårbarhetsforhold.	Det skal utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse etter DSB sin veileder <i>Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging</i> . Resultatene blir presentert i en egen rapport hvor det også formuleres risikoreduserende tiltak. Tiltak og/eller faresoner som kommer frem i ROS analysen vil vises i plankartet med juridisk planvirkemidler som formål, bestemmelser og eventuelle hensynssoner.

Tabell 6-3 Tema som beskrives i planbeskrivelsen.

Tema	Kjent kunnskap	Utredningsbehov
Akvakultur	De nærmeste akvakulturlokalitetene i sjø er 10409 Kjølneet cirka 1,3 km mot nord-øst og 12678 Vedøya cirka 3 km mot sør utenfor planområdet.	Kystnære fiskeridata gjennom kartløsningen til Kystverket og KU for marint naturmangfold vil benyttes som kunnskapsgrunnlag for å vurdere om tiltaket vil ha negative virkninger på akvakulturanleggene.
Friluftsliv	Det er registrert et svært viktig friluftsområde i Seierstadfjorden iht. naturbase, som flytebrua vil måtte krysse. Området er et padleområde som benyttes for å padle rundt hele Jøa øya.	Flytebrua vil måtte ivareta fri ferdsel for padlere, både under anleggsperioden og ved ferdigstillelse. Hvilke virkninger og løsninger brua vil ha for padletraseen vil beskrives og illustreres i planbeskrivelsen.
Naturressurser	Områdene som planområdet omfatter består i hovedsak av skog, med noen mindre innslag av myr på Ølhammaren og dyrkamark langs Frenndalsvegen. Myrtypene består av både grunn og dyp myr. På Ølhammarsiden er det i tillegg mye saubeite.	Beliggenhet av den nye vegtraseen gjennom de uberørte naturområdene vil måtte vises opp med riktig kartinformasjon for å illustrere hvilke naturressurser vegen vil berøre, samt mengder. Bruk og håndtering av dyrkamark inngår som en del av matjordhåndteringsplanen.
Overvann og vannmiljø	Bygging av ny vegtrasé vil innebære etablering av harde flater i ubebygde naturområder. Dette vil medføre endring av avrenningsmønster for overvann.	Hvordan overvann håndteres langs den nye vegstrekning vil beskrives og illustreres ved hjelp av snitt som viser veg- og dreneringsoppbygning. Valg av overvannsløsning og/eller gjenbruk av eksisterende infrastruktur vil beskrives. Det vil i tillegg vurderes om overvann fra vegtraseen vil ha virkninger ovenfor vassdrag i området. Dersom vassdragene er utsatt, må det påvises at miljøtilstanden ivaretas.
Trafikale forhold og trafiksikkerhet	Transport over Seierstadfjorden skjer i dag med ferge, som knytter sammen Elvalandet og Jøa.	Tiltakets virkninger for trafikale forhold, kollektivtrafikk, syklist og fremkommelighet belyses i plan-materialet og omtales i planbeskrivelsen.
Masseoversikt og anleggsgjennomføring	Etablering av vegtraseer gjennom ubebygde områder vil medføre behov for fjerning / tilføring av masser, avhengig av topografien og vegens utforming.	I planbeskrivelsen beskrives massehåndtering, ev. masseoverskudd og hvordan ivareta massebalanse og/eller deponering av masser.
Farled og ferdsel	Det eksisterer sjøtrafikk i Gyltfjorden i dag, og etablering av ny bru kan ha innvirkning på allmennferdsel. En innsnevring av farvannet i form av en enkel passeringssone i brua kan gi økt kollisjonsrisiko og fare sammenstøt med bygningsmasse.	Det er vurdert en akseptabel seilingshøyde for brua, samt bredde på passasjen. Kommunen har vurdert løsningen mtp. sikkerhet og fremkommelighet i farvann, basert på kjent kunnskap om farvannstrafikken. Vurderingene vil bli beskrevet i planbeskrivelsen under virkningsvurderingen.

7 Planstatus og andre føringer

7.1 Namsos kommune, oppstartsmøte for reguleringsplan

Oppstartsmøte for Fv777 Jøa til land – flytebru ble avholdt 04.07.2023. I referat fra oppstartsmøte ble det stilt krav om at følgende tema bør konsekvensutredes:

- Naturmangfold
- Samfunnssikkerhet og beredskap (ROS)

I tillegg har kommunen også pekt på utredningsbehov for følgende tema:

- Forurensning i form av luft og støy
- Trafikksikkerhet
- Overvann/ flom
- Geoteknikk

7.2 Statlige planer og føringer

Planen utvikles i tråd med Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2023-2027) samt alt gjeldende regelverk som er relevant for planarbeid. I oversikten under er de mest sentrale føringene nevnt (ikke en fullstendig oversikt):

- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. 2014. Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. 2018. Statlige retningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning.
- Miljøverndepartementet. 1995. Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn- og unges interesser i planleggingen.
- Norges vassdrags- og energiverk. 2011. Retningslinjer nr. 2/2011 Flaum og skredfare i arealplanar.
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. 2018. Reguleringsplanveileder.
- T-1442/2016 Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging.
- T-1520, Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging.
- NVE Retningslinjer nr. 2/2011 Flaum og skredfare i arealplanar.
- Nasjonale mål om jordvern, kulturminner, kulturmiljøer og landskap.
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027
- Norges 24 klima- og miljømål

7.3 Regionale planer og føringer

Følgende regionale planer legger føringer for planarbeidet:

- Trøndelag fylkeskommune. 2018. Trøndelagsplanen 2019 – 2030.
- Trøndelag fylkeskommune – Delstrategi Mobilitet 2019-2023
- Trøndelag fylkeskommune – Delstrategi Sjø 2018
- Trøndelag fylkeskommune – Delstrategi trafikksikkerhet 2019-2030
- Trøndelag fylkeskommune – Vegstrategi 2023-2032
- Trøndelag fylkeskommune – Samferdselsstrategi og organisering mot 2030
- Sånn gjør vi det – Trøndelags strategi for klimaomstilling

7.4 Kommunale planer og føringer

Tilgrensende og berørte arealplaner:

- Kommuneplanens arealdel 2015-2026 med bestemmelser, planident 2013002, vedtatt 26.03.2015
- Overordnet plan for samfunnssikkerhet og beredskap 2023
- Namsos kommunes klima og miljøplan 2022-2023
- Kommuneplanens samfunnsdel 2020-2023
- Kommunal planstrategi 2020-2023
- Namsos kommune – behandling av spørsmål om lavere seglingshøyde – vedtak 03.06.2020

7.5 Planer under arbeid

Tensio holder på en konsesjonssøknad for bygging av en 132 kV linje over Seierstadjorden i 2028-2030. Det er opprettet dialog med Tensio for å få tilpasset linjen over fjorden for å ivareta en framtidig bygging av flytebru.

8 Videre planprosess og medvirkning

8.1.1 Planprosess og fremdrift

Forslagsstiller skal utarbeide en detaljreguleringsplan med tilhørende konsekvensutredning. Tabellen viser en foreløpig antatt fremdrift, og vil kunne bli revidert etter hvert.

Tabell 8-1: Oversikt over forventet framdrift i prosjektet

Prosessnavn	Forventet fremdrift
Varsel om oppstart av planarbeid	05.02.2024
Høringsperiode oppstartsvarsel	05.02.2024- 29.03.2024
Planprogram varsles	Uke 15
Høringsperiode for planprogram	Uke 15 – Uke 22
Oversendelse til Namsos kommune	03. juni 2024
Planprogram fastsettes av Namsos kommune	12. juni 2024
Undersøkelser og konsekvensutredning utarbeides	Juni- oktober 2024
Dialogfase med aktuelle interessenter	Juni – september 2024
Planforslag m/KU utarbeides for offentlig ettersyn	Juni – desember 2024
Dialogfase med aktuelle interessenter	Juni – september 2024
Oversendelse til Namsos kommune	Desember 2024
Offentlig ettersyn	Januar - februar 2025 (6 uker)
Åpent møte med presentasjon av planforslaget.	Januar 2025
Merknadshåndtering	Februar-mars 2025
Planforslag m/KU utarbeides for politisk behandling	Mars 2025
Oversendelse til Namsos kommune	Mars 2025, uke 13
Politisk vedtak i bystyret	August 2025, uke 34

8.1.2 Medvirkning

Allmennheten, berørte parter og naboer vil bli informert når forslaget til reguleringsplan legges ut til offentlig ettersyn. Planprogrammet vil også legges ut på Namsos kommunes nettside.

I forbindelse med planarbeidet vil det bli tatt løpende kontakt med aktuelle parter/interessenter for å innhente nødvendig informasjon om tiltaket.

Det er lagt til grunn et åpent møte i forbindelse med at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn. Beboere i nærliggende boligområder vil bli spesielt invitert.

9 Vedlegg

1. Silingsrapport (Norconsult)
2. Mulighetsstudie (Multiconsult)
3. Merknadsbehandling

10 Referanser

Google. (2024). *Google maps*.

Multiconsult. (2022). *10225485-01-TVF-RAP-001*.

Namsos kommune. (2023). *Referat fra oppstartsmøte - "Fv777 Jøa til land - flytebru (planid: 2023005)*.
Namsos kommune.

Norconsult Norge AS. (2024). *JØA-YTM-RAP-001 Bærekraftsprogram*.

Norkart AS. (2024). *Namsos kommune*. Hentet fra Kommunekart: <https://kommunekart.com/>

Torghatten. (2024, 03 20). *Torghatten.no*. Hentet fra Rute Ølhammeren – Seierstad: <https://torghatten.no/our-routes/985?from=NSR:StopPlace:46652&to=NSR:StopPlace:60646&tab=info&date=2024-03-21>



**Trøndelag
fylkeskommune**

Trööndelagen fylhkentjielte

www.trondelagfylke.no