

# Reguleringsplan Storslett bru, Nordreisa kommune



## Fagrappport naturmangfold

Kristin Sommerseth Johansen

**Reguleringsplan Storslett bru,  
Nordreisa kommune  
Fagrappport naturmangfold**

**Ecofact rapport: 551**

**[www.ecofact.no](http://www.ecofact.no)**

|                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| <b>Referanse til rapporten:</b>   | Johansen, K.S. 2018: Reguleringsplan Storslett bru, Nordreisa kommune - Fagrapport naturmangfold. Ecofact rapport 551. 14 s. |
| <b>Nøkkelord:</b>                 | Nasjonalt laksevassdrag, reguleringsplan   |
| <b>ISSN:</b>                      | 1891-5450  |
| <b>ISBN:</b>                      | 978-82-8262-549-4  |
| <b>Oppdragsgiver:</b>             | ÅF Engineering AS  |
| <b>Prosjektleder hos Ecofact:</b> | Geir Arnesen   |
| <b>Prosjektmedarbeidere:</b>      | Kristin Sommerseth Johansen  |
| <b>Kvalitetssikret av:</b>        | Geir Arnesen   |
| <b>Forside:</b>                   | Flybilde over planområdet  |

[www.ecofact.no](http://www.ecofact.no)

## INNHOOLD

|   |           |
|---|-----------|
| <b>FORORD</b> .....   | <b>1</b>  |
| <b>1 SAMMENDRAG</b> .....                                   | <b>2</b>  |
| <b>2 INNLEDNING</b> .....                                   | <b>4</b>  |
| 2.1 BAKGRUNN .....  | 4         |
| 2.2 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET .....                        | 5         |
| 2.3 VURDERING AV INFLUENSOMRÅDET .....                      | 5         |
| <b>3 METODE (FRA VEGVESENETS HÅNDBOK 712)</b> .....         | <b>7</b>  |
| 3.1 GENERELT.....   | 7         |
| 3.2 DATAGRUNNLAG .....                                      | 7         |
| <b>4 RESULTATER</b> .....                                   | <b>7</b>  |
| 4.1 NATURGRUNNLAGET .....                                   | 7         |
| 4.1.1 <i>Geologisk mangfold</i> .....                       | 7         |
| 4.1.2 <i>Topografi og bioklimatologi</i> .....              | 8         |
| 4.2 TERRESTRISK NATURMILJØ.....                             | 8         |
| 4.2.1 <i>Vegetasjon, flora og naturtyper</i> .....          | 8         |
| 4.2.2 <i>Fugl</i> .....                                     | 9         |
| 4.3 AKVATISK NATURMILJØ.....                                | 9         |
| 4.4 TOTAL VERDI .....                                       | 10        |
| 4.5 PÅVIRKNINGER.....                                       | 10        |
| 4.5.1 <i>Anleggsfase</i> .....                              | 10        |
| 4.5.2 <i>Driftsfase</i> .....                               | 10        |
| <b>5 AKTUELLE AVBØTENDE TILTAK</b> .....                    | <b>11</b> |
| 5.1 5.1 AKVATISK MILJØ.....                                 | 11        |
| <b>6 VURDERINGER I FORHOLD TIL NATURMANGFOLDLOVEN</b> ..... | <b>11</b> |
| <b>7 KILDER</b> .....                                       | <b>14</b> |

## **FORORD**

Ecofact Nord AS har på oppdrag for ÅF Engineering utarbeidet et innspill på tema naturmangfold til detaljregulering av E6 Storslett bru i Nordreisa kommune.

Tromsø  
9. mars 2018

Kristin Sommerseth Johansen

# 1 SAMMENDRAG

## Beskrivelse av oppdraget

---

Utarbeide fagrapport for naturmangfold i forbindelse med reguleringsplan for Storslett bru. E6 går i dag over Reisaelva med to bruer som har stort vedlikeholdsbehov og det er derfor besluttet å bytte disse ut med nye bruer. Den minste av de to, mellom øya og sentrum, vil bli lik dagens bru, og den største vil bygges som en nettverksbuebru der landkaraksene trekkes ca fem meter tilbake fra dagens situasjon. Det skal ikke gjøres inngrep i elvestrengen knyttet til de nye bruene. Det må imidlertid anlegges en midlertidig bru som skal støttes av en pele i elva. Denne pelen skal kuttes noe under elvebunnen når ned midlertidige brua fjernes.

## Datagrunnlag

---

Datagrunnlaget bygger på opplysninger fra Statens vegvesen, Troms fylkeskommune og data hentet fra forskjellige databaser (artsdatabanken.no, lakseregister.no, naturbase.no, osv.) Det er ikke utført befaring for temaet naturmangfold, men området er godt kartlagt fra før.

## Biologiske verdier og konsekvenser

---

Reisaelva har status som Nasjonalt laksevassdrag og har bestander av både laks, sjørøret og sjørøye. Under anleggsperioden kan arbeid med ny bru medføre negative konsekvenser for fisk på grunn av nedslamming, økt turbiditet og forurensning fra drivstoff, olje og lignende. Det viktige området for fugl nedstrøms brua vurderes ikke å bli berørt med mindre det skjer en større ulykke.

I driftsfase vurderes tiltaket til å gi ubetydelige endringer for naturmangfold.

Samlet konsekvens for naturmangfold vurderes som ubetydelig da det er gode sjanser for at dagens tilstand opprettholdes.

## 2 INNLEDNING

Storslett sentrum ligger ved utløpet av Reisaelva til Reisa fjorden i Nordreisa kommune i Troms. Storslett er administrativt sentrum i Nordreisa, og er et tettsted med bebyggelse, næringsliv, skoler og annen infrastruktur. Storslett huser også Halti, nasjonalparksenteret for Reisa nasjonalpark, som er knyttet til Reisaelva, et nasjonalt laksevasdrag. E6 krysser i dag Reisaelva i Storslett sentrum like ovenfor der elva munner ut i Reisa fjorden via et elvedelta.



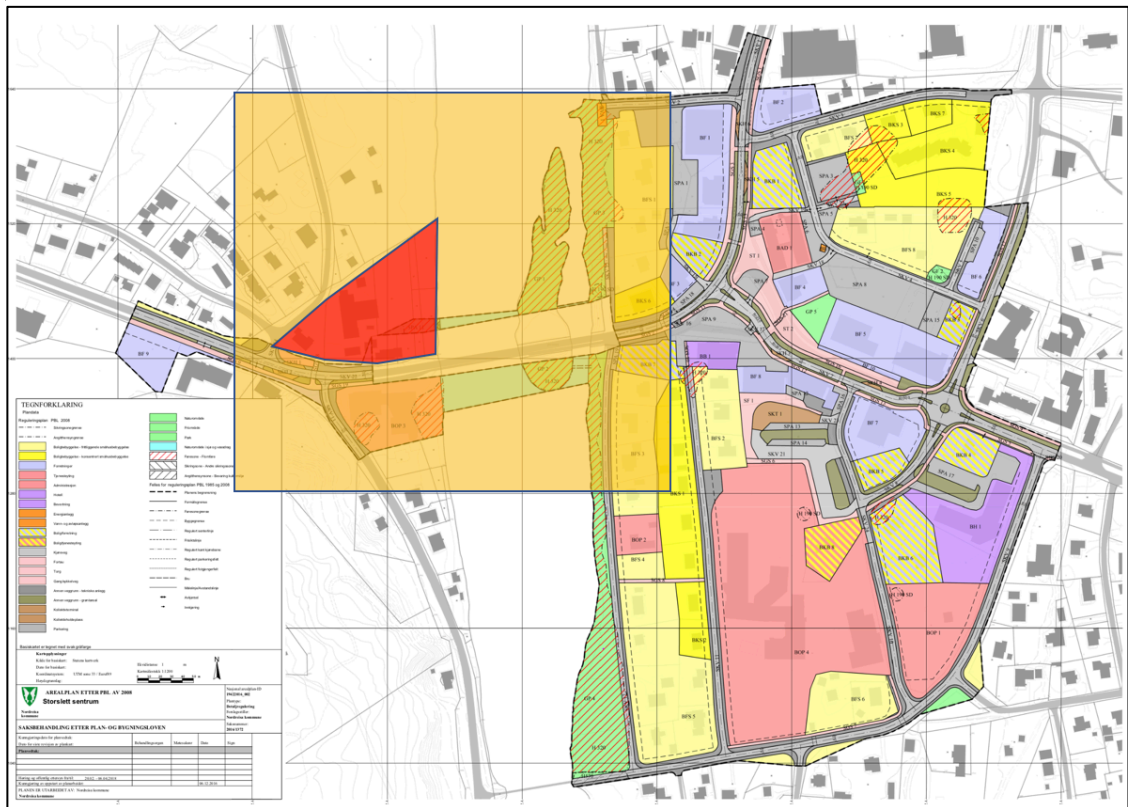
Figur 2.1. Regional plassering av planområdet vises med rød prikk.

### 2.1 Bakgrunn

De eksisterende bruene over Reisaelva har stort behov for vedlikehold, og Statens Vegvesen har derfor besluttet å bygge to nye bruer som skal erstatte de to gamle. De nye bruene vil ha samme beliggenhet som de gamle. Denne utskiftningen vil kreve en midlertidig bru og vei, og riggområder i tilknytning til dette. Statens Vegvesen skal utarbeide reguleringsplan for brua, og innspill knytta til naturverdier som blir berørt tas opp her.

Av kjente naturverdier er det først og fremst selve Reisaelva, og arealene rundt utløpet i sjøen som har relevans for tiltaket. Reisaelva har status som nasjonalt laksevasdrag og Reisa utløpet naturreservat er tilknytta verneplan for våtmarksområder, og har også status som Ramsarområde.

## 2.2 Beskrivelse av planområdet



Figur 2.2 Illustrasjon som viser antatt influensområde (oransje firkant) i anleggsfase ved Storslett bru. Rød trekant angir område for rigg og anlegg. Illustrasjonen viser også eksisterende bro (Kilde: Statens vegvesen)

Ny bru over Reisaelva skal ha samme senterlinje som eksisterende bruer. Det skal bygges to bruer på samme måte som i dag. En nettverksbuebru der landkaraksene blir trukket fem meter tilbake fra elvebredden i forhold til eksisterende akser skal gå fra vestre bredd til øya i elva. En kortere bru fra øya til østre bredd (sentrum) skal utføres som en bjelkebru i ett spenn, like lang som dagens bru. Det er ikke vurdert som nødvendig å flytte aksene her.

En midlertidig bru for bruk i byggeperioden er planlagt like nedstrøms (nord for) hovedbrua. Denne brua er planlagt bygd på peler, hvorav en pele skal settes i elveløpet. Den midlertidige brua skal fjernes når hovedbruene er på plass og pelen kappes på nivå med elvebunnen.

I tillegg til de planlagte bruene inneholder planområdet også et rigg- og anleggsområde nord for veien på vestre bredd, se figur 2.2. Dette riggområdet skal tilbakeføres til god stand etter endt anleggsperiode.

## 2.3 Vurdering av influensområdet

Med influensområdet forstås det arealet der naturen og dens arter blir påvirket av det nye tiltaket. Etter hvilken artsgruppe en omtaler vil dette arealet ha ulik størrelse, og det



er oftest ikke mulig å avgrense influensområdet med en absolutt grense. For planter og vegetasjon sammenfaller influensområdet i stor grad med planområdet, eventuelt med en liten buffer, spesielt i områder med eldre skog og høy luftfuktighet. For fugl og vilt er influensområdet oftest vesentlig større, og spesielt arter av rovfugl og rovvilt kan bli påvirket i relativt stor avstand fra tiltaket.

Av praktiske hensyn definerer vi normalt influensområdet som et areal som strekker seg ca 50 meter utenfor de arealene som blir fysisk berørt av tiltaket. I tilfellet Storslett bru tar vi inn i denne rapporten også verdifulle områder som ligger et stykke fra tiltaket, nettopp fordi vann i bevegelse potensielt kan bringe med seg forurensning og andre forstyrrelser til områder nedstrøms planområdet.

### **3 METODE (FRA VEGVESENETS HÅNDBOK 712)**

#### **3.1 Generelt**

Tiltaket finnes allerede i eksisterende planer og skal nå detaljreguleres. Siden tiltaket er beregnet til å ha minimal betydning for naturmiljøet er det ikke krav om en full konsekvensutredning. Denne fagrapporten vil likevel beskrive naturmiljøet i planområdet slik som det fremstår i dag, og verdiene i dette. Rapporten vil også beskrive omfang og mulige risiki knyttet til tiltaket. Metodikken er en forenklet utgave av konsekvensutredninger for naturmiljø som beskrevet i Statens vegvesens Håndbok V712.

#### **3.2 Datagrunnlag**

Fagrapporten bygger på eksisterende data fra databaser som naturbase.no, Artsdatabanken, lakseregister.no, og opplysninger fra Troms fylkeskommune, Fylkesmannen i Troms, NVE og Statens vegvesen. Reisaelva er et Nasjonalt laksevassdrag som er godt undersøkt, og både fuglefauna, karplanter og naturtyper er tidligere godt kartlagt i området. Datagrunnlaget vurderes derfor til godt.

### **4 RESULTATER**

#### **4.1 Naturgrunnlaget**

##### *4.1.1 Geologisk mangfold*

Området der tiltaket realiseres har elvesedimenter av stor tykkelse. Arealene som berøres er imidlertid i stor grad bearbeidet i forbindelse med byggeprosjekter og infrastruktur og det er knapt noen naturlige overflater som blir berørt. Det geologiske mangfoldet er derfor av liten interesse i tiltaksområdet.



Figur 4.1. Kart som viser forekomst av løsmasser i Storslettområdet. Gul farge viser sedimenter av fluvial opprinnelse (elvedeltater). Grønn farge er morenemateriale.

#### 4.1.2 Topografi og bioklimatologi

I henhold til "Nasjonalatlas for Norge, Vegetasjon" ligger planområdet i mellomboreal sone og i overgangsseksjonen mellom de oseaniske og kontinentale seksjoner. Det tilsier relativt betydelige årstidsforskjeller når det gjelder temperatur og moderate nedbørsforhold. Den flate dalbunnen gir normal solinnstråling, og ingen spesielt gunstige habitater for arter som er nær sin klimatiske utbredelsesgrense.

## 4.2 Terrestrisk naturmiljø

### 4.2.1 Vegetasjon, flora og naturtyper

Selve planområdet inneholder i stor grad sterkt endret mark og ellers trivielle naturtyper. Drøye 1,5 km nedstrøms Storslett bru ligger Reisaautløpet naturreservat. Naturreservatet er vernet etter verneplan for våtmarksområder og inneholder et elvedelta med elveører og strandenger. Strandengene er godt utvikla med både nordlige, sørlige og subarktiske trekk og med saltenger, brakkvannseng og pøler. Disse strandengene har internasjonal verdi. Naturreservatet har også status som Ramsarområde, se avsnittet om fugl.

Det er også kartlagt verdifulle naturtyper i utløpsområdet, som en avgrensing av sand- og grusstrender med verdi B like oppstrøms utløpet og en avgrensing av strandeng og strandsump ved Kippernes på østsiden av utløpet. Denne avgrensingen har verdi A basert på at det er en viktig del av et stort strandengkompleks og elvedelta.

Ingen av disse områdene kommer direkte i kontakt med planområdet, og ligger så mye som fra 1-1,5 km unna. Områdene ligger imidlertid nedstrøms planområdet og

eventuelle forurensningsuhell i anleggsfasen kan gi konsekvenser for også disse områdene.

En må derfor konkludere med at planområdet har liten verdi for vegetasjon, flora og naturtyper, men at mulig berørte områder har stor verdi.

#### 4.2.2 Fugl

Utløpet av Reisaelva til Reisa fjorden er vernet både som naturreservat og Ramsarområde. Artene i Tabell 4.1 er arter registrert i influensområdet og i verneområdet og som er på den norske rødlista per 2018.

Tabell 4.1 Oversikt over rødlistede fuglearter som er observert i nedre del av Reisaelva og ved deltaet ved utløpet.

| Art       | Latin                             | Status |
|-----------|-----------------------------------|--------|
| Brushane  | <i>Philomachus pugnax</i>         | EN     |
| Hettemåke | <i>Chroicocephalus ridibundus</i> | VU     |
| Sandløper | <i>Calidris alba</i>              | VU     |
| Skjeand   | <i>Anas clypeata</i>              | VU     |
| Storspove | <i>Numenius arquata</i>           | VU     |
| Bergirisk | <i>Carduelis flavirostris</i>     | NT     |
| Fiskemåke | <i>Larus canus</i>                | NT     |
| Gjøk      | <i>Cuculus canorus</i>            | NT     |
| Gulspurv  | <i>Emberiza citrinella</i>        | NT     |
| Sandsvale | <i>Riparia riparia</i>            | NT     |
| Sivspurv  | <i>Emberiza schoeniclus</i>       | NT     |
| Svartand  | <i>Melanitta nigra</i>            | NT     |
| Tyvjo     | <i>Stercorarius parasiticus</i>   | NT     |

Tiltaket er imidlertid lokalisert ca 1,5 km oppstrøms verneområdet, og vil ikke komme i direkte konflikt med områdene som er viktige for vadefugl. Det er ikke registrert rødlistede arter i umiddelbar nærhet til tiltaket og planområdet har derfor liten verdi for fugl. Mulig berørte områder ved forurensningsuhell har stor verdi.

### 4.3 Akvatisk naturmiljø

Reisaelva har status som Nasjonalt laksevassdrag. Den lakseførende strekningen er 90 km og munner ut i Reisa fjorden. I elva finnes bestander av både laks, sjøørret og sjørøye, og tilstanden for bestandene er beskrevet som henholdsvis moderat, svært god og sårbar (lakseregister.no). Fysiske inngrep opplyses å ikke være avgjørende for disse vurderingene.

Med status som Nasjonalt laksevassdrag får området som utgjør selve elva stor verdi.

## 4.4 Total verdi

Planområdet innebefatter en bit av Reisaelva som har status som Nasjonalt laksevassdrag og derfor har stor verdi. Totalt anses derfor planområdet å ha stor verdi.

Områdene nedstrøms elva som ikke er innenfor planområdet vurderes også til å ha stor verdi.

## 4.5 Påvirkninger

### 4.5.1 Anleggsfase

I anleggsfasen vil direkte forstyrrelser fra kjøring, riving, bygging og annet anleggsarbeide kunne forstyrre fisk i vandring. Direkte forstyrrelser for fugler i Ramsarområdet anses for lite sannsynlig, da tiltaket er lokalisert såpass langt unna, og dagens trafikk fra både E6 og Sørkjosen flyplass allerede er en etablert situasjon. Spurvefugler i nærheten av tiltaket kan skremmes bort, men disse er ofte godt tilpasningsdyktige og finner fort tilbake når arbeidene opphører.

Bygging av midlertidig bru vil være det som kan gi størst påvirkninger i elva, både som direkte forstyrrelser, men også gjennom å gjøre fysiske inngrep som forårsaker endringer i de fysiske forhold i elva. Det skal settes en pele som brua skal hvile på, og ved etablering av denne vil økt turbiditet kunne oppstå i elva. Det må lages en midlertidig fylling for å komme ut til pelestedet med maskiner. Økt partikkelmengde i elva kan skade fisk direkte ved at partikler setter seg fast i gjellene, og annet liv i elva ved forringelse av vannkvalitet. Det samme er gjeldende for rivning av både eksisterende bruer og midlertidig bru. Det er viktig at elementer fra disse ikke havner i elva, og sikres på best mulig måte.

Forurensing fra anleggsarbeidet må ikke havne i elva. Eventuelle store utslipp av olje o.l. som følge av uhell kan potensielt negativt påvirke både livet i elva og planter og fugler i verneområdene nedstrøms planområdet.

### 4.5.2 Driftsfase

Det blir arealbeslag i områder som i stor grad er forstyrret av andre tiltak. Det skal ikke etableres permanente fysiske inngrep i elva. Driftsfasen vil i meget stor grad være lik dagens situasjon. Påvirkningen fra tiltaket på naturmiljø vurderes derfor til å gi ubetydelig endring i driftsfase.

## 5 AKTUELLE AVBØTENDE TILTAK

### 5.1 Akvatisk miljø

Den norske vannforskriften fastsetter miljømål og måloppnåelse for elver, bekker, innsjøer, grunnvann og kystvann. Reisaelva fra Galsomelen til Storslett (Vannforekomst: 208-119-R) og utløpet (Vannforekomst: 0403040401-C) har i dag god økologisk tilstand. Det må være et absolutt mål at de berørte vannforekomstene ikke skal få noen dårligere økologisk tilstand på grunn av det planlagte tiltaket, hverken i anleggsfase eller driftsfase. Arbeidet i og ved elva må derfor gjøres med gode planer for å unngå forurensning og andre forstyrrelser, men også med tiltaksplaner om uhell skulle skje.

De største risikoene er knyttet til forstyrrelse for vandrende fisk i vassdraget, og det fremstilles krav om at arbeide i elva ikke må foregå i tiden for fiskevandring, mai-september, for å unngå dette. Hvis det er avgjørende for fremdriften kan arbeid utenfor, men nær elva utføres i denne perioden så lenge de ytterste hensyn tas for å unngå direkte forstyrrelser som kjøring og graving i elvestrengen, deponering av masser som kan forårsake turbiditet og endring av bunnforhold, og andre former for forurensning. Anleggelse av midlertidig fylling for å sette ned pele som støtte for midlertidig bru må ikke skje i perioden for laksens vandring, mai-september. Behov for bestemmelser for arbeidstider med hensyn til anadrom fisk er også understreket av NVE og Fylkesmannen i Troms (møte dato 02.11.17).

## 6 VURDERINGER I FORHOLD TIL NATURMANGFOLDLOVEN

**§ 8, Kunnskapsgrunnlaget** - *“Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.”*

Datagrunnlaget bygger på opplysninger fra Statens vegvesen, Fylkesmannen i Troms og data hentet fra forskjellige databaser (artsdatabanken.no, lakseregister.no, naturbase.no, osv.) Det er ikke utført befaring for temaet naturmangfold, men området er godt kartlagt fra før både med hensyn til arter, naturtyper og det akvatiske miljøet. Det har vært lagt særlig vekt på rødlistede arter og naturtyper og deres utbredelse og tilstand. Også hensynet til arter og funksjonsområder av særlig forvaltningsmessig betydning, i dette tilfellet anadrom fisk og Reisaelva som Nasjonalt laksevassdrag, har vært tatt med i vurderingene. De innsamlede dataene har vært behandlet og vurdert etter metodikk beskrevet i Statens vegvesens håndbok V712. Kunnskapsgrunnlaget vurderes til godt.

**§ 9, Føre-var-prinsippet** - *“Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak”.*

Kunnskapsgrunnet som planen bygger på vurderes til godt. Det er heller ikke sannsynliggjort at tiltaket som beskrevet vil volde vesentlig skade på naturmangfoldet.

**§ 10, Økosystemtilnærming og samlet belastning** - *“En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for”*

Det vurderes slik at tiltaket ikke vil påvirke økosystemene som det grenser til så lenge kravene til avbøtende tiltak følges, da i hovedsak å unngå arbeid i tidsrommet for fiskevandring.

**§ 12, Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder** - *“For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater”.*

De største risikoene er knyttet til forstyrrelse for vandrende fisk i vassdraget, og det fremstilles krav om at arbeide i elva ikke må foregå i tiden for fiskevandring, mai-september, for å unngå dette. Hvis det er avgjørende for fremdriften kan arbeid utenfor, men nær elva utføres i denne perioden så lenge de ytterste hensyn tas for å unngå direkte forstyrrelser som kjøring og graving i elvestrengen, deponering av masser som kan forårsake turbiditet og endring av bunnforhold, og andre former for forurensning. Anleggelse av midlertidig fylling for å sette ned pele som støtte for midlertidig bru må ikke skje i perioden for laksens vandring, mai-september. Dette er hensyn som må tas for å oppfylle NML §12.

Det er i «Notat vedrørende brualternativer» datert 20.12.2017 redegjort for tre ulike bruløsninger for ny Storslett bru. Statens vegvesen Region nord anbefaler ut fra en helhetsvurdering, at man fremmer reguleringsforslag for brutypen nettverksbuebru. Nordreisa kommune, ved formannskap i møtet 25.01.2018, slutter seg til Statens vegvesen sin foreløpige vurdering av at brualternativ 1, Nettverksbuebru, er å foretrekke framfor de to andre alternativene.

Med brutypen nettverksbuebru unngår man permanente pilarer i elva. Dette er også et sterkt ønske fra NVE og Fylkesmannen, fremkommet i møtet avholdt den 02.11.2017. Mht byggemetode for nettverksbuebru er dette nærmere beskrevet i planbeskrivelsen under avsnitt for byggemetode bru. Det vil bli behov for midlertidig pilar i elva for midlertidig bru eventuelt også for montasje av permanent bru. Midlertidig pilar kan utføres som rammede stålrør som går helt opp i bruoverbygningen. På denne måten unngås betongfundament på elvebunnen med tilhørende spunkasse. Stålrørspelene

kappes like under elvebunn når den midlertidige konstruksjonen fjernes. De midlertidige stålrørspelene må rammes fra pelerigg plassert på en midlertidig utlagt fylling i elva. Ut fra en helhetlig betraktning anses bygging av brutypen Nettverksbuebru å gi de beste samfunnsmessige resultater med tanke på å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet.



## 7 KILDER

Henriksen S. og Hilmo O. (red.) 2015. Norsk rødliste for arter 2015. Artsdatabanken, Norge.

Lindgaard, A. og Henriksen, S. (red.) 2011. Norsk rødliste for naturtyper 2011. Artsdatabanken, Trondheim.

Moen, A. 1998: Nasjonalatlas for Norge: Vegetasjon. Statens kartverk, Hønefoss. 1-199.

Statens vegvesen 2018. Håndbok V712 Konsekvensanalyser