

Forord

Forslag til planprogram for supplerande konsekvensanalyse er utarbeidd med bakgrunn i føreståande arbeid med reguleringsplan for E6 mellom Nordkjosbotn til Storfjord grense.

Ein reguleringsplan vil bestå av eit arealplankart med tilhøyrande bestemmelsar. Kart og bestemmelsar er juridisk bindande. Formålet med reguleringsplan er å fastsetta i detalj korleis arealet innanfor planavgrensninga skal utnyttast eller vernast. Reguleringsplanen skal avklara detaljar om plassering og utforming av veganlegg som er vedtatt i kommunedelplanen.

Omlegging av E6 mellom Nordkjosbotn i Balsfjord kommune og Hatteng i Storfjord kommune er prioritert i Nasjonal transportplan for 2010-2019.

Planprogrammet er eit verkty for å styrke tidleg medverknad og gode planprosessar og vil liggja til grunn for utarbeiding av planforslag. Det er planmyndigheiten som bestemmer innhaldet av planprogrammet. Arbeidet med planprogrammet vil vere ein viktig arena for å avklara planbehov og viktige problemstillingar i planarbeidet.

Sidan det allereie føreligg vedtatt kommunedelplan med grundig konsekvensutreiing, vil reguleringsplanen avgrensa seg til konsekvensanalyse for definerte tema for vedtatt vegalternativ. For planprogrammet vil formålet vere å:

- avklara formålet med planarbeidet
- gjere greie for kva type høve som er avklart i overordna plan og kva slags utreiingar ein føreslår i planforslaget
- beskriva opplegg for informasjon og medverknad
- presentera kart som syner plan- eller tiltaksområdet og lokaliseringa av tiltaket
- senda forslaget ut på høyring til berørte myndigheiter og interesseorganisasjonar og vidare til offentleg ettersyn med høyringsfrist på seks veker

Planprogrammet blir lagt ut på offentleg ettersyn samtidig med varsling av oppstart av reguleringsplanarbeidet. Det vil seinare bli gjennomført definerte undersøkingar og kartleggingar i henhold til fastsett program. Reguleringsplanen vil sendast Balsfjord kommune for politisk behandling.

Planprogrammet er tilgjengeleg på Balsfjord kommune sin heimeside:

<http://www.balsfjord.kommune.no>.

Forslaget er utarbeidd av Statens vegvesen. Spørsmål til planprogrammet kan rettast til:

Statens vegvesen
v/Kjell Grønsberg
E-post: kjell.gronsberg@vegvesen.no
Tlf. 77 61 73 56
Mob. 959 29 118

eller

Balsfjord kommune
v/Siri Skaalvik
E-post: siri.skaalvik@balsfjord.kommune.no
Tlf. 77 72 20 42
Mob. 400 37 707

1 Bakgrunn

Som del av omlegging av E6 mellom Nordkjosbotn i Balsfjord kommune og Hatteng i Storfjord kommune, vil det bli utarbeidd i alt tre reguleringsplanar. Dette planprogrammet tar for seg reguleringsplan for strekninga mellom Nordkjosbotn og Storfjord grense, der ein vil gjennomføre konsekvensanalyse for vedtatt alternativ.

Når det gjeld standarden for strekninga i dag, er denne prega av stadvis låg køyrehastigheit grunna mange svingar og dårleg kurvatur. Dette gjeld særleg dei første 5 km. Langs størsteparten av strekninga er det vidare bebyggelse med direkte avkøyringar til stamvegen. Dette gjev negativ innverknad på nærmiljøet i form av blant anna støy og støvproblem for dei bustadane som ligg nærmast vegen. Årsdøgntrafikk (ÅDT) er ca. 1500 og ca 2000 i kryss i Nordkjosbotn, med prognose på ca. 1650 og ca 2500 i kryss i Nordkjosbotn i 2015.

Gjennomsnitt vegbreidde er 7 meter. Dagens krav er 8,5 meter. Mesteparten av trafikken er gjennomgangstrafikk.

Medan ulukkesfrekvensen for europavegar i Troms er 0,21, ligg nivået for gjeldande strekning av E6 frå 0,31 til 0,55.

Formål med reguleringsplanen

Formålet med omlegging av E6 er å heva transportkvaliteten gjennom å auka trafikktryggleiken. Gjennom standardheving og jamnare fartsprofil vil det bli betre framkomeleg. Viktig mål er å finna løysingar som tilfredsstillar dagens krav for stamvegnettet. Lokalbefolkninga langs dagens E6 vil som resultat av lågare trafikkmengde oppleve at bu- og miljøtilhøve blir betre gjennom redusert støynivå, mindre svevestøv og betre tryggleik for mjuke trafikantar.

Reguleringsplanområdet, Nordkjosbotn – Storfjord grense

Når det gjeld veglina for ny E6 byrjar denne ved vektstasjonen og følgjer sørsida av Nordkjosdalen langs med Skogvegen til Nordmoen og vidare på same side forbi Øvergård. Deretter følgjer lina austsida av dalen gjennom Kila til Storfjord grense. Veglengde for ny strekning vil bli ca. 14,8 km. Kryssløysingar og nye bruer som skal detaljerast i reguleringsplanen er følgjande:

- kryss mot Fv 295 med adkomst til vektstasjonen som før
- kryss E6/Rv 87
- adkomst til Skogvegen v/Øvergård vert knytta til samlevegssystemet
- to nye bruer ved Skaidi, ein ved Dalelva (Kjempedal) og ein over Nordkjoselva ved Nerdrum like før Øvergård. Det må vidare byggast tilsvarande løysingar for samleveggar som ikkje kan nytta eksisterande bruer/kulvertar i området.

Figur 1. Oversiktskart over Nordkjosbotn og delar av Storfjord kommune



Kartutsnittet syner veglina for ny E6 markert med blått. Eksisterande vegnett er markert med rødt.

Grensesnitt mot andre reguleringsplanar E6 Nordkjosbotn-Hatteng

Planområdet i dette planprogrammet avgrensar seg til strekninga Nordkjosbotn til Storfjord grense. Parallelt med dette vil ein utarbeida reguleringsplan for delar av E8 frå Jernberg til Nordkjosbotn som blant anna omfattar utbetring av E8, samleveggar, to rundkøyningar, ny Vollan bru og gang- og sykkelveg langs E8 mot Jernberg. Vidare vil ein utarbeide reguleringsplan for E6 mellom Balsfjord grense til Hatteng i Storfjord kommune. Tiltaksområdet med omlegging av E6 Nordkjosbotn – Hatteng, vil dermed bli omfatta av i alt tre reguleringsplanar.

Statens vegvesen har elles engasjert Asplan Viak til å utarbeida reguleringsplan for ny rundkøyring ved vektstasjonen, gang og sykkelveg samt avsetting av areal til nytt kollektivområde i Nordkjosbotn.

2 Tidlegare utreiingar

I avsnitta under går det fram sentrale utdrag frå konsekvensutreiinga i kommunedelplanen.

Miljø

Nyvegen vil medføra store inngrep i naturmiljø ved å skjære seg gjennom ei rekke viktige spurvefuglbiotoper fra Heimly til Skaidi. Traseen vil ha nærføring til Nordkjoselva ved Skaidi, utan at det medfører særleg negative konsekvenser. Vegen vil dela eit kvartærgeologisk verneverdig område (kategori III) ved Øvergård og berøre dødisformer i nedre delen av Kjusakdalen. Traseen vil bli ein barriere for elg som trekk opp- og nedover Nordkjosdalen og Balsfjordeidet frå Kjusakdalen, Kjempedalen, Tamokdalen og Mortensdalen.

Vegen vil vidare dela eit særprega kulturlandskapsområde i Kjempedalen og Kjusakdalen. Ved Nerdrum vil traseen kryssa Nordkjoselva og gjennomskjære eit karakteristisk landskapsprofil i nedre del av Tamokdalen. Gjennom Kila ligg traseen høgt oppe i liane og medfører dominerande terrenginngrep med negative fjernverknader i landskapsbilete.

11 av dei verneverdige bygningane finst langs traseen. Ingen har stor verdi, 7 har middels verdi og 4 har liten verdi.

Det er gjennomført berekningar for lokal luftforureining, og ifølge kalkylane vil utbygginga ikkje representera noko stort problem. Høve som omhandlar støy og utslepp til vatn og jord vil heller ikkje vere representert med noko problem.

Naturressursar

Traseen vil gå gjennom dei beste skog- og utmarksareala mellom Nordkjosbotn og Kjempedalen, men vil i mindre grad berøra jordbruksareal og innmark. For reindrifta vil to flytteleier og ein trekklei bli berørt i Kila.

Det er fare for elgpåkøyringar i sørsida av dalen ved utløpet av Tamokdalen og i Kila. Fare for kollisjon med storfugl er også aukande, dersom spillplasser, hekkeplasser eller spesielle jakthabiter finst i sidearealet til vegen. Avbøtande tiltak vil bidra til å begrensa nokon av skadeverknadane.

Vegen krysser Nordkjoselva ved Nerdrum. Fri ferdsel vert opprettholdt og kulpar blir ikkje berørt slik at tiltaket vert vurdert for å ha lite eller ingen konsekvenser for fisk og fiskeaktivitet.

Det er større lausområde for snø, stein og lausmasse-skred i nordsida av Halvorsfjellet. Ein kan ta omsyn til mindre sørpeskred ved å bygga romslege dreneringsløp for bekkane. Skredfaren under Stortinden vert vurdert som liten. Skred kan også førekoma under Kjempedalsaksla og Sørfjellet, men heller ikkje her vert vegen eksponert for særleg skredfare.

Spesielle stabilitetsproblem kan oppstå der det er lausmasseskjæring over fjellskjæring. Vidare er grunnen lagdelt i ein relativt bratt og lang skråning som tilseier at det kan bli betydelege vatnproblem. Ein forventar ikkje vesentlege setningar langs strekninga.

Samfunn

Tiltaket medfører jamnare fartsprofil, høgare hastigheit og lågare ulykkesrisiko. Lite aktuelt med "lekkasjer" av gåande og syklande over E6. Trafikkteknisk framstår tiltaket som gunstig med berre eit kryss, dvs. rundkøyning E6/E8/Kv 3900. Rasteplass med info ved vegstasjonen vert oppretthalden. Frå Nordkjosbotn til Skaidi vil det bli godt utsyn mot dalbotn og Brufossen. Nyvegen vil innebere god komfort, roleg køyreoppleving utan særleg randbebyggelse og sidevegtrafikk. Tiltaket medfører også forbetring for mjuke trafikantar.

Trasèen vil gå utenom mesteparten av bebyggelsen, likevel med noko nærføring til enkelte gårdar. Sjølv om terrenginngrepet visuelt er betydeleg, vil dei samla faktorane bety auka trivsel. Utbygginga inneberer positiv konsekvens ved at tung- og gjennomgangstrafikken vert flytta vekk frå mesteparten av bebygd område.

Opplevelsesverdien ved Nordkjoselva og friluftsområdet i nærleiken blir vesentleg dårlegare. Hytteområde ved Skaidi blir kraftig forringa.

3 Forslag til planprogram

Statens vegvesen har halde møter med Fylkesmannen sin miljøvernavdeling, Norges Vassdrags- og energidirektorat (NVE) og Balsfjord kommune for vurdering av føreliggande planverk og eventuelle nye utreiingskrav i arbeidet med reguleringsplanen. Med bakgrunn i dette har ein valt å gjennomføre konsekvensanalyse for bestemte områder.

I det vidare vil målet vere å kartlegga områder der konflikt kan oppstå. I høve til forskrift om konsekvensutreiing skal utreiingane ta utgangspunkt i føreliggande kunnskap og nødvendig supplering av denne. Det skal gjerast greie for kva som skal gjerast for å tilpassa tiltaket til omgjevnadane og for å avbøta skader eller ulemper.

Oppdaterte kartleggingar og utreiingar vil ha spesielt fokus på Nordkjosvassdraget som verna vassdrag. Vassdraget er verna som eit typevassdrag, dvs. at det skal representera eit større tal vassdrag i ein naturgeografisk region eller landsdel. Nordkjosvassdraget er viktig del av eit glasialt forma landskap med relativt høge fjell, bratte dalsider og dalbotnar fylt med lausmassar. Det er registrert stort naturmangfald knytt til elveløpsform, skredform, geomorfologi, landform, botanikk og vatnfauna. Vassdraget har stor verdi for friluftsliv. Kartleggingane og utreiingane vil gjennomførast ihht. naturmangfoldslova.

Aktuelle utreiingstema

Biologisk mangfald:

- oppdatert naturtypekartlegging og viltkartlegging for trasèen. Viltkartlegging vil gjelda for området Øvergård og ved utløpet av Kjusakdalen

Landskap:

- beskrivelsar av landskapet i tiltaks – og influensområdet
- syner konsekvensane av tiltaket
- vurderer behovet for og foreslår evt. avbøtande tiltak

Geologi:

- beskrivelsar av geofaglege høve
- syner moglege konsekvensar av tiltaket.
- vurderer behovet for å justere utforming av prosjektet med omsyn på spesielle former, avsetningar, aktive prosesser (ras, glasiale etc) eller berggrunn.

Tiltak i vassdrag

Reguleringsplanen vil innehalde beskrivingar av løysingar for kryssing av vassdraga deriblant eventuell sikring av elvebotn og elvekantar ved kryssingsstadane. Der det er nødvendig med omlegging av vassdrag eller eventuelle utfyllingar vil detaljplanar utarbeidast.

Samfunnstryggleik:

Dokumentera at dei planlagde utbyggingane ikkje vil forverra flom, erosjons, og skredtilhøve for omjevneane.

4 Overordna planar

Overordna planar

Nasjonal transportplan

Prosjekt E6 Nordkjosbotn-Hatteng med tilknytningar er med i Nasjonal Transportplan 2010-2019 med følgjande formulering av tiltak:

”780 millioner kroner til tiltak innanfor ulike programområder på E6 Nordkjosbotn – Kirkenes, med tilknytninger. Av dette er 300 millioner kroner satt av i perioden 2010-2019”

”I perioden 2014-2019 er det aktuelt å prioritere statlige midler til utbedring av E6 Nordkjosbotn – Hatteng, som er den dårligste strekningen på E6 mellom Nordkjosbotn og Skibotn.

Kommuneplanen sin arealdel

Kommuneplanens arealdel omfattar plankart, bestemmelsar og planbeskrivelse der det framkjem korleis nasjonale mål og retningslinjer, og overordna planar for arealbruk er ivareteitt. Balsfjord kommune vil vedta revidert arealplan i løpet av 2011.

Kommunedelplan E6 Nordkjosbotn – Storfjord grense

Kommunedelplan for E6 Nordkjosbotn-Storfjord grense vart vedtatt i Balsfjord kommune den 21.08.2007. Vedtatt alternativ omfatta omlegging av E6 på andre sida av Nordkjosedalen. Ingen innsigelsar fulgte alternativet som vart vedtatt.

Planhefte med konsekvensutreiing låg ute til offentleg ettersyn i tidsrommet 20.12.2000 til 20.02.2001. Konsekvensutreiinga omfatta konsekvensar for miljø, naturressursar og samfunn som presentert kort for over. Vidare omfatta utreiingane konsekvensar i anleggsperioden, deponi og bruk av overskotsmassar, skredfare, ulike høve knytt til geologi og geoteknikk, prissatte konsekvensar, nyttekostnadsanalyse mv.

Med bakgrunn i innkomne merknader frå Fylkesmannen sin miljøvernavdeling, fann ein det nødvendig å utarbeide tilleggsutreiing som blei sendt på avgrensa høyring den 20.06.2002 til NVE, Fylkesmannens miljøvernavdeling, Troms fylkeskommune og Balsfjord kommune. Tilleggsutreiinga tok for seg tillegg til kapitlane om landskapsanalyse, friluftsliv, jakt og fiske og støy. Avbøtande tiltak vart også nærmare omhandla.

Oversendingsbrev med tilråding av utbyggingsalternativ vart sendt Balsfjord kommune i 2006.

Kommunedelplanen for E6 Nordkjosbotn – Storfjord grense består av følgjande delar:

- Planhefte 1 - beskrivelse av tiltak og alternativa
- Planhefte 2 - konsekvensane av tiltaket
- Tilleggsutreiing
- Planhefte 3 - merknadsbehandling og endeleg tilråding for val av alternativ
- Planhefte 4 - sluttdokument frå ansvarleg myndigheit – Vegdirektoratet

5 Planarbeid og prosess

Framdrift

Planproduksjonen vil føregå frå februar 2011 til utgangen av 2012. Høyring og merknadsbehandling av reguleringsplanen vil skje i første halvdel av 2013 med godkjenning i andre halvdel av 2013. Grunnerverv, byggeplan, prosjektering og anskaffingar vil skje fortløpande etter det.

Planprosess

Statens vegvesen vil som tiltakshavar vere ansvarleg for utarbeiding av reguleringsplanen etter at planprogrammet er fastsett og vil gjennomføra planprosessen ihht. §3-7 i Pbl. Arbeidet med planen blir gjort i nært samarbeid med Balsfjord kommune, Troms fylkeskommune, Fylkesmannen i Troms, Norges Vassdrags- og energidirektorat og andre aktuelle fagmyndigheiter.

Offentleg informasjon og medverknad

Høyringsperioden for planprogrammet er seks veker. Arbeidet med informasjonsmøte og behandling av merknader og høyringsuttalelsar vil skje av Statens vegvesen i nært samarbeid med Balsfjord kommune.

Ferdigstilt reguleringsplan blir lagt ut til offentleg høyring i seks veker.