

FORSLAG - PLANPROGRAM

Endring kommunedelplan E6 Nordkjosbotn – Storfjord grense

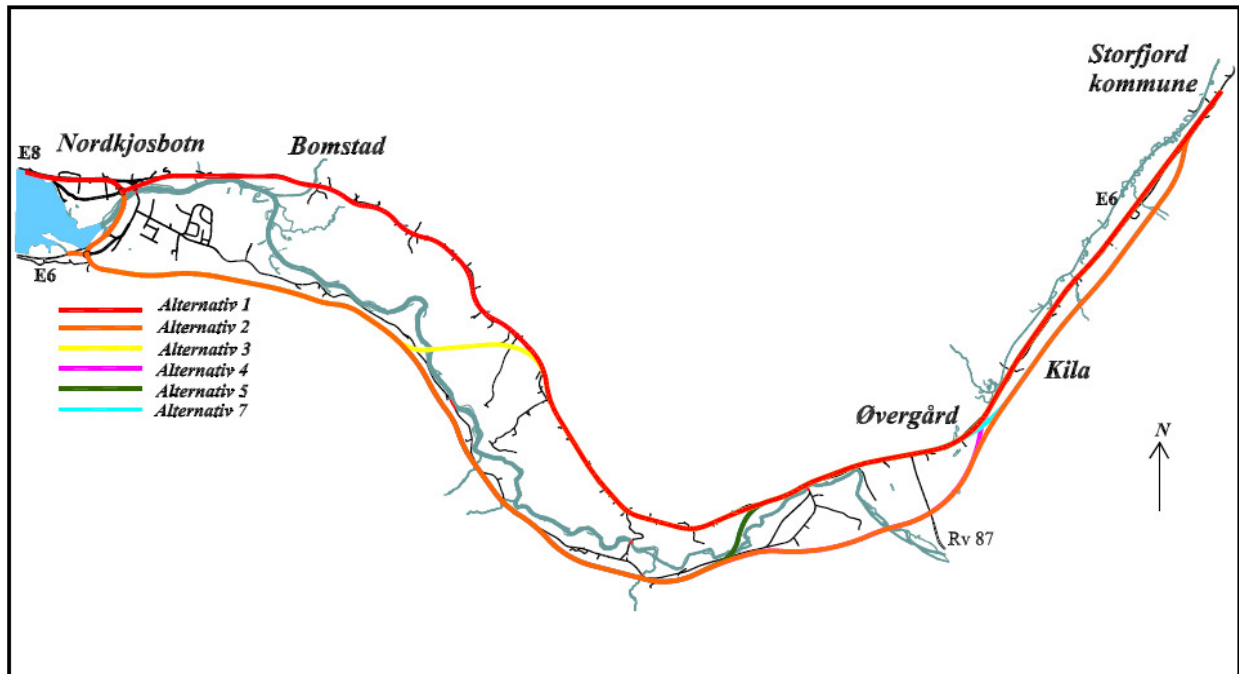


Fig. 0.1 Oversiktskart som viser utbyggingsalternativene



Balsfjord kommune



Statens vegvesen

1.0 Innleiing

Forslag til planprogram for kommunedelplan E6 Nordkjosbotn – Storfjord grense bygger på tidlegare forslag til kommunedelplan som vart vedtatt av Balsfjord kommune den 21.08.2007. Planprogrammet omhandlar endring for delar av kommunedelplanen frå Nordkjosbotn til Storfjord grense. Planprogrammet tar for seg kva slag trasè som skal vurderast i planprosessen, og kva slag nye utreiingar som vil vere nødvendig for å tilfredsstilla krava til konsekvensvurdering jamfør forskrifta.

For strekninga Nordkjosbotn til Jernberg vil kommunedelplanen ikkje endrast.

Statens vegvesen igangsatte arbeid med reguleringsplan i januar 2011 etter det vedtatte alt. 2. I løpet av høyring av planprogrammet våren 2011, mottok vegvesenet varsel om innsigelse til reguleringsplan frå fylkesmannen og NVE. Med alle konfliktane lagt til grunn for alt. 2, valte Statens vegvesen å stoppa vidare arbeid med reguleringsplanen.

Formannskapet innstilte i møte den 14.09.2011 på at kommunedelplanen vart oppheva, og at det vert igangsatt ny prosess med kommunedelplan E6 Nordkjosbotn – Storfjord grense. Formannskapet tilrådde at ny trasè fulgte noverande alt.2, men i tilfredsstillande avstand frå det verna Nordkjosvassdraget. Statens vegvesen mottok i løpet av hausten også andre innspel til veglinjer.

Statens vegvesen og Balsfjord kommune vart etter dette samde om å utarbeide planprogram for nye utreiingar og endringar av kommunedelplanen.

Ein kommunedelplan er ein oversiktsplan som består av ein tekstdel og en kartdel. Ein kommunedelplan vil også omfatte ein konsekvensutreiing, ofte forkorta med KU. Forut for konsekvensutreiinga skal det utarbeidast eit **planprogram** som skal leggest ut til offentleg ettersyn.

Kommunedelplanen inneheld ein skriftleg framstilling med beskrivelse av alternative tiltak, problem, kostnader og øvrige konsekvensar. Konsekvensane er inndelt i prissatte og ikkje-prissatte konsekvensar som begge inngår i konsekvensutreiinga. Plandelen og konsekvensutreiinga vert framstilt i eit samla hefte. Forslag til kommunedelplan med konsekvensutreiing blir lagt ut til offentleg ettersyn slik at berørte partar og interesserte kan kome med merknader. Planen blir også sendt til statlege og fylkeskommunale instansar (sektormyndigheiter) til uttalelse. Vedtatt kommunedelplan skal innarbeidast i kommuneplanen sin arealdel. Når planen er endelig godkjent, vil den vere eit juridisk og praktisk grunnlag for å utarbeide reguleringsplan(ar).

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 avgjer innhaldet av planprogrammet. Arbeidet med planprogrammet vil vere ein viktig arena for å avklara planbehov og viktige problemstillingar i planarbeidet.

For planprogrammet vil formålet vere å:

- avklara kva slag trasèalternativ planen inneheld
- avklara formålet med planarbeidet
- gjere greie for kva type høve som er avklart i tidlegare forslag til kommunedelplan og kva slags nye utreiingar som skal ligga til grunn 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 planoppstart. Det vil seinare bli gjennomført definerte undersøkingar og kartleggingar i medhald av fastsett planprogram. Kommunedelplanen blir sendt til Balsfjord kommune for politisk behandling.

Planprogrammet er tilgjengeleg på Statens vegvesen og Balsfjord kommune sine heimesider:
<http://www.vegvesen.no>
<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

2.0 Status kommunedelplan for ny E6 i Balsfjord kommune

2.1 Prosjektet sin begrunning

Vegstandarden for strekninga Nordkjosbotn til Storfjord grense er i dag 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. 1600 med prognose på ca. 1750 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.

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 tilfredsstiller dagens krav for stamvegnettet og som forbetrar det lokale bu- og miljøtilhøve.

Parallelt med kommunedelplan E6 Nordkjosbotn – Storfjord grense inngår også pågåande arbeid med reguleringsplan for E6 Balsfjord grense til Hatteng i Storfjord kommune og reguleringsplan E8 Nordkjosbotn og 1800 meter i retning Tromsø (Jernberg). Alt dette inngår i eit prosjekt som er nedfelt i forslag til Nasjonal transportplan for 2014-2023.

2.2 Politiske prosessar og vedtak

Arbeidet med tidlegare forslag til kommunedelplanen for E6 Nordkjosbotn-Storfjord grense går attende til 1994. I perioden 1994 til utgangen av 1996 vart det frå lokalt prosjektkontor i Nordkjosbotn arbeidd med mange ulike linjeforslag i tett dialog med kommune og lokale interesser. Alle linjeforslaga vart i denne perioden nøye vurdert og redusert til seks ulike veglinjer som vart utreia vidare i perioden 1997-2000.

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. Vidare omfatta utreiingane konsekvensar i anleggsperioden, deponi og bruk av overskotsmassar, skredfare, ulike høve knytt til geologi og geoteknikk, prissatte konsekvensar og 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. I brevet frå Statens vegvesen til Balsfjord kommune vart **alt. 3 tilrådd**, då som utbetningsstandard (US). **Alt. 1 vart forkasta** fordi alternativet ikkje ville oppfylle målsettingane lagt i prosjektet. **Alt. 2 og alt. 4 vart forkasta** grunna konfliktane mot vassdragsvernet og øvrige natur og miljøverdiar. NVE meinte også at alt. 2 og alt. 4 i større grad enn alt. 3 berører verdifulle areal på sørsida av Nordkjoselva. **Alt 1(US) vart fraråda**

fordi ein redusert standard i enda mindre grad enn alt. 1 ville oppfylle målsettingane for planarbeidet. **Alt. 5 og alt. 7 vart fraråda** av både NVE og fylkesmannen grunna omsynet til natur og miljø (sjå vedlegg).

Balsfjord kommune **vedtok i møte den 21.08.2007 alt. 2** som ny trasè for E6 Nordkjosbotn til Storfjord grense. Vedtatt alternativ omfatta omlegging av E6 på andre sida av Nordkjosdalen.

Kartutsnitt 1. Vegalternativ – føreliggande kommunedelplan

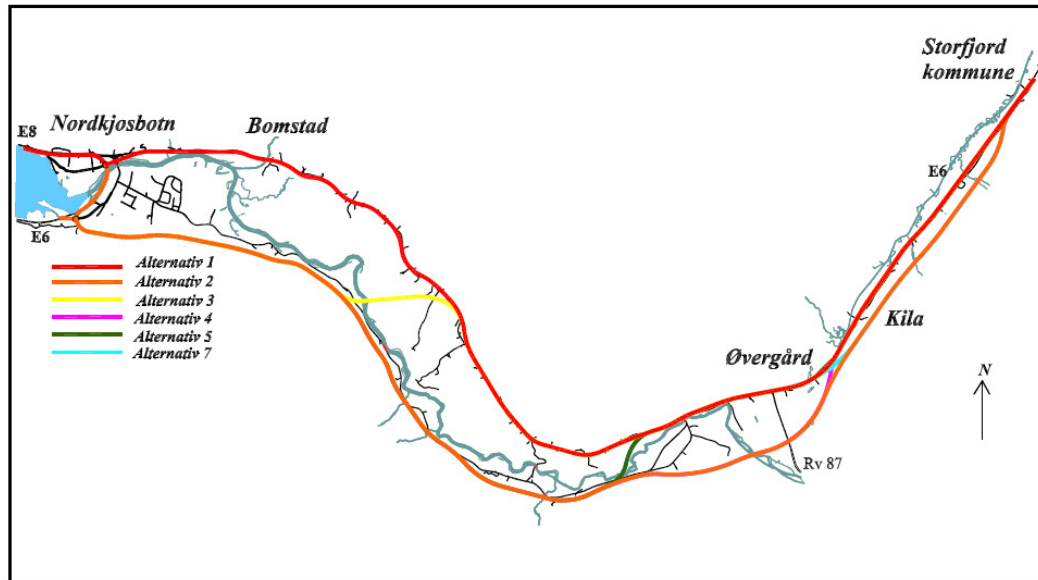


Fig. 0.1 Oversiktskart som viser utbyggingsalternativene

Kartet syner vegalternativ i tidlegare forslag til kommunedelplan. Kommunen sitt vedtatte alt. 2 er markert med oransje farge på motsatt side av dagens E6. Vegvesenet sitt tilrådde alt. 3 er markert med gul farge. Veglengda for dei ulike alternativ varierar mellom 14 180 meter og 14 790 meter.

2.3 Status pr. 2011

Statens vegvesen meldte oppstart av reguleringsplan etter alt. 2 i februar/mars 2011. I forkant av dette vart det halde møter med fylkesmannen og NVE for avklaring av eventuelle nye utreiingskrav for alt. 2. Begge sektormyndigheiter var kritisk til alt. 2 og ynskte å drøfta vedtaket med Balsfjord kommune. I møte med kommunen den 08.12.2012 var det klart at kommunen stod fast med vedtaket. Under høyring av planprogrammet våren 2011, kom fylkesmannen og NVE med klare tilrådingar til kommunen om å ta kommunedelplanen opp til ny behandling i kommunestyret og endra vedtaket til alt. 3. Både fylkesmannen og NVE leverte merknader og varsel om innsigelse til reguleringsplanen. Etter fleire møter med håndtering av innsigelsesvarselet, sendte vegvesenet i juli 2011 brev til Balsfjord kommune med anmoding om å endra vedtaket frå alt. 2 til alt. 3. Kommunen meldte då tilbake at endring av kommunedelplanen måtte skje i henhold til Pbl § 11-17 *Endring og oppheving av kommuneplanens arealdel*. Her framkjem det at for endring og oppheving av planen vil same bestemmelsar som for utarbeiding av ny plan gjelda.

Formannskapet vedtok den 14.09.2011 følgjande:

“Balsfjord formannskap innstiller på at kommunedelplan vedtatt i 2007 oppheves. Det startes helt ny prosess med kommunedelplan for trasévalg ny E6 Nordkjosbotn – Storfjord grense. Ny trasé anbefales å følge nåværende alt. 2, men i tilfredsstillende avstand fra Nordkjosvassdraget.”

Statens vegvesen mottok også andre innspel i denne perioden som omhandla tunnel gjennom Smørpundfjellet og heva linje langs dagens trasè i området frå Bjørnbåsen til Trangen. Vedtaket i Balsfjord formannskap og øvrige innspel er bakgrunnen for vurdering av endring og nye utreiingsbehov i tidlegare utarbeidd kommunedelplan.

3.0 Rammer

3.1 Generelt om Nordkjosbotndalføret

Influensområdet omfattar områda fra og med Nordkjosbotn naturreservat, og vidare gjennom Nordkjosdalen, Balsfjordeidet, Kila og sidedalane Kjusakdalen, Kjempedalen og Tamokdalen. Regionen ligg i den kaledonske fjellkjeda og har en kraftig fjellformasjon. Landskapsrommet er prega av djupe, u-forma hovuddalar med breid dalbotn og bratte fjellsider. Det verna vassdraget, Nordkjoselva renner i store sløyfer gjennom dalbotn, som er kulturpåverka med dyrka mark og innslag av spreidd bebyggelse eller bygdegrender. Området inneheld dei fleste vegetasjonstyper som er vanleg for regionen.

Langs elva er det vadefuglar som strandsnipe og rødstilk. Dei rikaste områda for spurvefugl er ved Kjusakelva sitt utløp og i dei rike bjørkelia nordvest for Kjusakdalen. Det er registrert elgtrekk på tvers av dalen ved Kjusakdalen, Tamokdalen og Mortensdalen. Bestanden er aukande. Rådyr er registrert ved Øvergård.

Innan planområdet er det ingen spesielle historiske områder som har betydning i regional eller nasjonal samanheng. Det er riktignok gjort funn av automatisk freda kulturminner, herunder lausfunn av kniv/øks av jern ved Nedrum.

Nordkjosdalen er ein frodig dal, der potensiale for jordbruk og beite er stort. Dei største samanhengande jordbruksareala finst langs Nordkjosdalen si nordside og ved Øvergård. Dei beste og mest samanhengande skogareala finst på sørsida av Nordkjosdalen mellom Nordkjosbotn og Kjempedalen.

I Kila er det to flytteleier og ein trekklei for reindrift. Flytteleier har spesielt vern etter Reindriftslova av 1978. Samtlege alternativ berører flytte-/drivingsleiene.

Nordkjoselva fører anadrome laksefisk – laks sjøørret og sjørøye. Elva er vurdert som middels god lakseelv, der det vert drive sportsfiske. Området har vakker natur og eignar seg godt til dagturar. Viktige turområder er langs Nordkjoselva, Storvatn, Kjusakdalen og Kjempedalen.

3.2 Forhold til overordna og eksisterande planar

Nasjonal transportplan

Prosjekt E6 Nordkjosbotn-Hatteng med tilknytningar er med i forslag til Nasjonal Transportplan 2014-2023. Strekninga er prioritert i siste seksårsperiode, 2018-2023, dersom NTP får ein rammeauke på 45 prosent. Konkret er det føreslått 500 mill. kr. til investeringa

Kommuneplanen sin arealdel

Kommuneplanen sin arealdel omfattar plankart, bestemmelsar og planbeskrivelse der det framkjem korleis nasjonale mål og retningslinjer, og overordna planar for arealbruk er ivaretatt. Balsfjord kommune vedtok revidert arealplan i 2011.

4.0 Forslag til planprogram

4.1 Formålet med kommunedelplanen

Formålet med kommunedelplanen er å beskrive og utreia ulike utbyggingsalternativ som vil gjelda for strekninga Nordkjosbotn til Storfjord grense. Konsekvensutreiinga og kostnadsoverslag vil danna grunnlaget for samanlikning og endeleg tilråding av alternativ som best vil oppfylle måla for ny veg.

4.2 Beskrivelse av:

- Alternativ som er utreia i tidlegare forslag til kommunedelplan
- Alternativ som er vurdert og forkasta
- Alternativ som blir gjenstand for ny utreiing

4.2.1 Alternativ som er utreia i tidlegare forslag til kommunedelplan

Tidlegare forslag til kommunedelplan E6 Nordkjosbotn-Storfjord grense inneheld åtte forskjellige utbyggingsalternativ, der alt. 1 og alt. 3 er vurdert ifht. utbetningsstandard (US). Alle alternativ er vurdert opp mot prissatte og ikkje-prissatte konsekvensar. Med omsyn til kostnadane vart alt. 3US tilrådd med 7,5 meter vegbreidde. Stamveggar skal i dag som hovedregel utbetrast til vegbreidde 8,5 meter. Under framkjem kort beskrivelse av alle alternativ.

Alternativ 0

Forutan dei utreia alternativ 1, 2, 3, 4, 5 og 7, tar alt. 0 for seg korleis forholda langs eksisterande E6 og E8 vil koma til å utvikla seg utan tiltak dei nærmaste 25 år. Dette vert brukt som samanlikningsgrunnlag for øvrige alternativ.

Alternativ 1 og 1US

Alt. 1 startar ved vektstasjonen og følgjer dagens trasè til kryss E6/E8 i Nordkjosbotn. Vidare følgjer den stort sett langs eksisterande E6 på nordsida av Nordkjosedalen og vidare langs eksisterande trasè gjennom Kila til kommunegrensa mot Storfjord. Kurvaturen er retta betydeleg ut ifht. dagens E6. Vidare er det føreslått at vegen vert lagt på fylling i dei områda i Kila som har størst fukkproblem vinterstid. Samla veglengde er 15 272 meter.

Alt. 1US følgjer i hovedsak dagens veg, og det medfører ingen vesentlege endringar som påverkar ikkje-prissatte konsekvensar.

Alternativ 2

Ny E6 startar ved vektstasjonen og følgjer sørsida av Nordkjosedalen langs med Skogvegen til Nordmoen og vidare på same side forbi Øvergård. Deretter følgjer linja austsida av dalen gjennom Kila til Storfjord grense. Denne er tidlegare kalla "Kjempedalslinja" og er ein kombinasjon av vegvesenet og grunneigarane sitt linjeforslag gjennom Nordkjosedalen og Kila. Samla veglengde er 14 787 meter

Alternativ 3 og 3US

Alt. 3 er som for alt. 2 heilt fram til Heimly. Her kryssar traseen Nordkjoselva og dalen over til Fagerli/Tu og kjem inn på alt. 1 like før Piggsteinen. Veglinja følgjer alt. 1 vidare fram til kommunegrensa mot Storfjord. Samla veglengde er 14 175 meter. Alt. 3US er lik alt. 3, men då med redusert standard.

Alternativ 4

Alt. 4 er identisk med alt. 2 til ein har passert Øvergård. Her følgjer så ein kort kryssing over til alt. 1 og følgjer dette alternativ vidare frå Kila til kommunegrensa. Samla veglengde er 14 789 meter.

Alternativ 5

Alt. 5 er lik alt. 2 heilt fram til Smørpundfossen. Her kryssar den over til alt. 1 ved Trangen og følgjer dette alternativ vidare. Samla veglengde er 14 646 meter

Alternativ 7

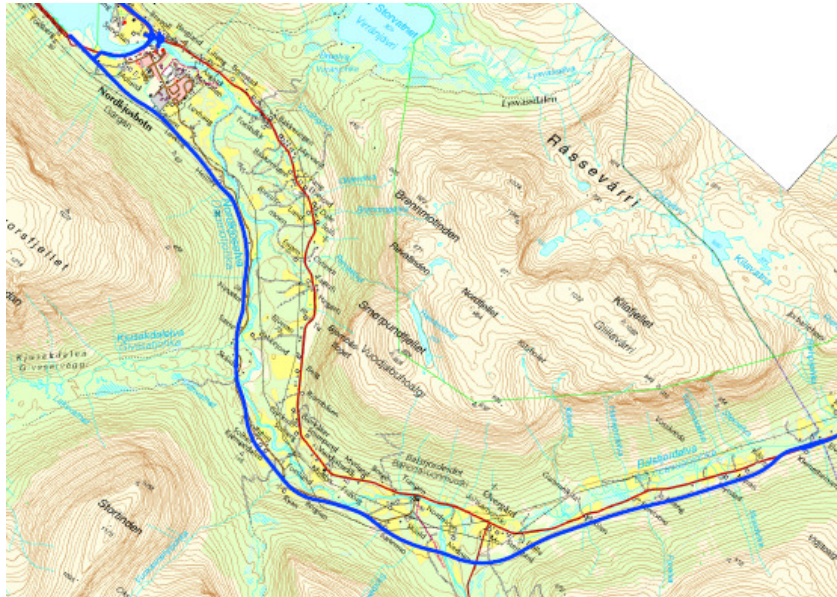
Alt. 6 vart sløyfa grunna store inngrep i verneverdiane rundt vassdraget. Nytt alt. 7 kom i staden etter ønskje frå grunneigarane. Alt. 7 følgjer alt. 5 og vil få ein kryssing mellom alt. 1 og alt. 2 i området Øvergård-Kila. Samla veglengde er 14 480 meter

4.2.2 Alternativ som er vurdert og forkasta

Alternativ 2 – heva linje

Balsfjord formannskap vedtok den 14.sept 2011 at ny trasè vert tilrådd å følgje noverande alt. 2, men i tilfredsstillande avstand frå Nordkjosvassdraget. Dette for å unngå nye innsigelsar frå fylkesmannen og NVE. Grunneigarar har også sendt nye brev med underskriftsliste (datert 24.11.2012 og 08.12.2011) til vegvesenet. Grunneigarar ber om at linja vert heva til kote 80 frå Nordkjosbotn og opp til kote 140 frå Fjellet fram til Storfjord grense. Dei ynskjer vidare at veglinja vert lagt utanom eigedomane Sætermo, Skjold og Nedrum.

Kartutsnitt 2: Vedtatt veglinje alt. 2 (blå linje)



Tidlegare innspel og vurderingar

I forarbeidet til kommunedelplanen på 1990-talet vart to hovudlinjer på denne sida av dalen vurdert – hovudlinje 2 og 3. Desse to hovudlinjene var ganske like, men med den forskjell at den eine linja gjekk høgare i lia enn den andre. Ein høgareliggande Kjempedalslinje vart utreia med bakgrunn i ynskje og forslag frå grunneigarar. Hovudlinje 2 som var vegvesenet sitt forslag ville føre gjennom Kjempedalen via Øvergård og Kildedalen og kome ut over lange strekningar i konflikt med verna vassdrag og biologisk verdifulle strandsoner. Hovudlinje 3 ville dela seg frå hovudlinje 2 i profil 3600 og skjære gjennom nordaust og nordvest vendte skråningar i Kjempedalen. Traseen ville ligga høgt oppe i liane og medføre store siktskår med negative fjernverknader i landskapsbilete. Den øverste linja (linje 3) passerte også Øvergårdområdet med ein sløyfe inn mot Tamokdalen for størst mogleg grad å unngå dyrka mark.

Begge hovudlinjene (H2 og H3) ville medføre store terrenginngrep og koma i konflikt med variert og heilskapleg kulturlandskap. Utfrå omsynet til landskapet vart det vurdert som svært positivt at det kombinerte løysingsforslag følgjer terrengkotene i større grad enn H2 og H3 og at det justerte alternativ i enkelte strekningar blei trekt ut av elveområdet. Det justerte alternativ ville imidlertid fortsatt innebere ein del konflikstar i høve til terrenginngrep, vassdrag og kulturlandskap.

Ein valte altså å samle begge hovudlinjene 2 og 3 til eit alt. 2 ved å ta det beste frå begge løysingane og redusera noko på dei ulemper som begge hovudlinjene ville føre med seg. Alt.

2 i kommunedelplanen er difor ein kombinasjon av vegvesenet sitt forslag og grunneigarane sine forslag for val av linje på denne sida av dalen. Følgjande tilnærming for kvar enkelt delparsell vart fulgt ved utarbeiding av veglinja:

- følgje terrengkotene i større grad ved at vegen vert lagt meir i landskapet
- trekke linja ein del vekk frå Nordkjoselva der det er mogleg
- trekka linja lengst mogleg unna bustadbebyggelse og anlegg
- unngå at vegen vert lagt for høgt utfrå landskapsverdi, transportøkonomi, terrenginngrep og stigningsforhold

Fordelar og ulemper med det justerte alternativ vart vurdert som følgjande:

Fordelar:

- berører lite bebyggelse
- samlevegssystemet nærmas tinntakt i og med at kommunal veg kan nyttast som samleveg
- god kryssløysing med E8

Ulemper:

- landskapsmessige ulemper mhp. ein del større skjæringar/fyllingar
- noko nærføring til Nordkjoselva
- berører spesielt kulturlandskap
- berører rekreasjonsområde/hyttfelt

Under høyring av kommunedelplanen i 2001 kom det innspel frå Balsfjord kommune og Fylkesmannen ved landbruksavdelinga om heving av linja i området frå Nordkjosbotn og forbi Skaidi til kote 80, som er forslaget som grunneigarane på nytt gjev innspel på. Fylkeslandbruksstyret ba Statens vegvesen den gongen å utreia om kote 80 var eit eigna alternativ for å ivareta ressursutnyttelse, ressursvern, landskap og rekreasjon.

Statens vegvesen svarte følgjande (planhefte 3 – merknadsbehandling): *“I tillegg til de negative effekter som en slik løsning vil ha mht. transportkvalitet og framkommelighet pga. vertikalkurvaturen, så vil faren for å komme i befatning med ras bli større. På denne bakgrunn forkastes denne løsningen. Når det gjelder en heving mellom Sætre og Kjempedalen, så vil dette medføre til endret vertikalkurvatur og større stigning. Dette vil medføre økt transportarbeid og kostnader spesielt for tunge køyretøyer. Vi ønsker derfor ikke å gå inn på en slik løsning.”*

Grunneigarane sitt ynskje om sløyfe inn mot Tamokdalen, blir framleis vurdert som transportøkonomisk ugunstig løysing. I tillegg vil Nordkjoselva bli kryssa i eit område med fleire forgreiningar, og elles vere uheldig for landskapsverdiane.

Følgjande vart lagt til grunn ved vurderingane:

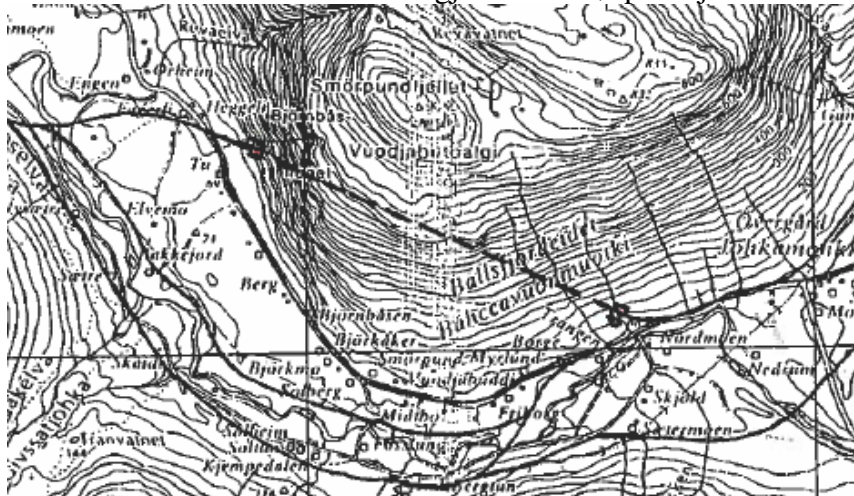
- NGI-rapportar vedr. skredfarevurderingar for ulike alt.
- landskapsrapport frå faggruppe miljø
- geoteknisk rapport vedr. grunnundersøkingar frå Noteby
- arbeidshefte kryssvurderingar
- miljørapportar frå offentlege institusjonar
- befaringar og registreringar i marka
- møte med Balsfjord kommune

Med bakgrunn i vedtak frå Balsfjord formannskap og nye innspel frå grunneigarar om heving av alt. 2 i kommunedelplanen, har ein sett at dette tilsvarar det gamle hovedlinje 3 som vart vurdert og tilpassa i lag med hovedlinje 2. Etter gjennomgang av tidlegare arbeid, vert det konkludert med at det ikkje er grunnlag for å gjennomføre nye prosessar og vurderingar med flytting av dette alternativ.

Tunnel gjennom Smørpundfjellet

Tunnel gjennom Smørpundfjellet var også innspel som kom hausten 2011. Mindre inngrep i natur og fjerning av trafikk frå bebyggelse er begrunninga for forslaget. Kortaste tunnelalternativ mellom Revaelva (Tue) og Øvergård vil ha ein lengde på 3,8 km. Tilsvarande veglengde langs eksisterande veg er ca. 4,9 km.

Kartutsnitt 3: Tunnel-alternativ gjennom Smørpundfjellet



Tidlegare innspel og vurderingar

Alternativet med tunnel vart utreia i forarbeidet til kommunedelplanen på 1990-talet, og ein fann fleire fordelar og ulemper med forslaget. Fordelane med tunnel var knytt opp mot natur, kultur og nærmiljø. Ein ville også oppnå innkorting av transportstrekning på 1,1 km. Ulempene var hovudsakleg kostnadane som vart vurdert til å vere 4 gonger dyrare enn veg i dagen.

Kostnadsforskjellen for tunnel kontra veg i dagen utfrå dagens erfaringstall på tilsvarande prosjekt er som følgjer:

Tunnel 120 000 kr/m * 3800 m	= 456,0 mill.kr.
Veg i dagen 36 000 kr/m * 4900 m	= 176,4 mill.kr.
<hr/>	
Forskjell tunnel/veg i dagen	= 279,6 mill.kr.

Kostnadsforskjellen aleine utgjør om lag halvparten av den totale ramma som er satt av til utbygging av E6 Nordkjosbotn til Hatteng.

4.2.3 Alternativ som blir gjenstand for ny utreiing

Alternativ 3 Bjørnbåsen - Trangen

Statens vegvesen mottok også i fjor haust nytt innspel for alt. 3 som omhandla heving av linja i området frå Bjørnbåsen til Trangen. Bakgrunnen for forslaget var å oppnå større avstand frå bebyggelsen i området og redusera på dei ulemper som grunneigarane opplever med gjennomgangstrafikk (kartutsnitt 4).

Tidlegare vurderingar og nye utreiingsbehov

Under forarbeidet til kommunedelplanen på midten på 1990-talet, vart også ei heva linja vurdert i dette området. Veglinja vart då kalla Nordlinja og gjekk frå Bjørnbåsen og delvis i og under lia langs nord og vestsida av dalen. Veglinja gjekk opp i lia heilt fram til kommunegrensa (sjå vedlegg). Fleire rasfarlege parti ved Bjørnbåsflågan, Ruud-Øvergård og langs store delar av vestsida av Kila gjorde at ein forkasta dette alternativet. Rassikringstiltak ville medføra ein kraftig kostnadsauke for prosjektet. Kostnadane vart vurdert som større enn den totale samfunnsøkonomiske nytten med tiltaket, og vart difor ikkje tatt med i kommunedelplanen

Det som skil det nye forslaget for alt. 3 Bjørnbåsen-Trangen mot det gamle Nordlinje-alternativet, er at det nye forslaget omhandlar heving av linja i eit meir avgrensa område der bebyggelsen er tettast, og der ein samtidig unngår dei mest rasutsatte områda. Statens vegvesen ser fordelane med forslaget og ser grunnlag for å gjennomføre nye undersøkingar. Fordelane vil vere lagt på tryggleik og betre trafikkflyt som følgje av tydelegare skilje mellom gjennomgangstrafikk og lokaltrafikk.

4.3 Konklusjon: Alternativ som blir gjenstand for utreiing og ny høyring

Alle alternativ i tidlegare forslag til kommunedelplan E6 Nordkjosbotn – Storfjord grense blir lagt ut på ny høyring saman med nytt forslag, alt. 3 Bjørnbåsen – Trangen. Nye utreiingar vil avgrensa seg til kartlegging av eventuelle konflikhtar i dette område (kartutsnitt 4). Statens vegvesen er av den oppfatning at føreliggande utreiingar i øvrige alternativ i tidlegare forslag til kommunedelplan er tilstrekkeleg utreia. Tidlegare vurderte og forkasta alternativ med heva linje for alt. 2 og alternativet med tunnel gjennom Smørpundfjellet blir ikkje tatt med i ny høyring av kommunedelplanen.

Innhald i nytt forslag til kommunedelplan E6 Nordkjosbotn – Storfjord grense vil vere med utgangspunkt i følgjande tabell.

Tabell 1.

Alt. 1	Uendra	Høyring
Alt. 2	Uendra	Høyring
Alt. 2 Heva linje	Vurdert/forkasta	Ingen høyring
Alt. 3	Uendra	Høyring
Alt. 3 Bjørnbåsen -Trangen	Ny utreiing	Høyring
Alt. 4	Uendra	Høyring
Alt. 5	Uendra	Høyring
Alt. 7	Uendra	Høyring
Alt. Tunnel gjennom Smørpundfjellet	Vurdert/forkasta	Ingen høyring

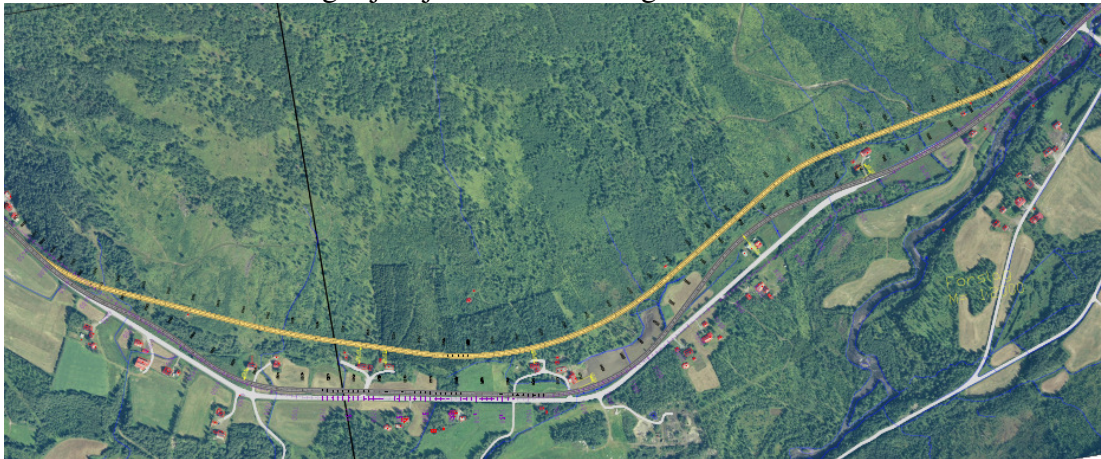
4.4 Aktuelle utreiingstema for alt. 3 Bjørnbåsen - Trangen

4.4.1 Grunnlaget for konsekvensutreiing

Alle oversiktsplanar for vegtiltak skal behandlast i samsvar med forskrift om konsekvensutreiing. Statens vegvesen si handbok 140 konsekvensanalysar blir lagt til grunn for arbeidet med konsekvensutreiinga. I høve til forskrifta skal utreiingane ta utgangspunkt i føreliggande kunnskap og nødvendig supplering av denne. Det skal gjerast greie for kva som skal til for å tilpassa tiltaket til omgjevnadane og for å avbøta skader eller ulemper.

Bjørnbåsen til Trangen er ein strekning på ca. 2,5 km og består av randbebyggelse med fleire avkøyringar til eigedomane. Heving av veglinje over bebyggelse vil medføra nye inngrep og konsekvensar for natur og nærmiljø.

Kartutsnitt 4: Skisse veglinje Bjørnbåsen – Trangen



Foreløpig forslag til veglinje er markert med gul strek. Statens vegvesen vil vurdere kor høgt opp i terrenget veglinja kan gå og lengda på veglinja. Kryssløysingar vil også inngå i arbeidet.

4.4.2 Aktuelle utreiingstema

Helse, miljø og sikkerhet (HMS)

På dette plannivået er det viktig å vurdere:

- om tiltaket kan gjennomførast
- risikoutsette forhold
- trafikktryggleik og trafikkavvikling
- registreringar i grunn
- naboforhold
- konsekvensar for framdrift og vedlikehald

Biologisk mangfald:

Kartleggingar vil gjennomførast etter eventuelle merknader

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.

Vassdrag

Kartleggingar vil gjennomførast etter eventuelle merknader

Kulturminner

Statens vegvesen vil avklara eventuelle konflikhtar opp mot kulturmyndigheitene.

Øvrige vurderingar for ytre miljø:

- støy og luftforureining
- nærmiljø og friluftsliv
- tiltak på avlasta vegnett og forslag til omklassifisering

5.0 Planarbeid og prosess

5.1 Framdriftsplan

Planproduksjonen vil føregå frå april til oktober 2012. Høyring og merknadsbehandling av kommunedelplanen vil skje i november/desember 2012 med godkjenning på nyåret 2013. Arbeidet med reguleringsplan vil skje fortløpande etter dette.

5.2 Planprosess

5.2.1 Aktørar

Statens vegvesen vil som tiltakshavar vere ansvarleg for revidering av kommunedelplanen 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 sektormyndigheiter.

5.2.2 Plandokument

- Planhefte 1 - beskrivelse av tiltak og alternativ (2000)
- Planhefte 2 - konsekvensanse av tiltaket (2000)
- Tilleggsutreiing (2003)
- Ny utreiing alt. 3 Bjørnbåsen – Trangen, beskrivelse av alternativet med konsekvensutreiing.
- Planhefte 3 - merknadsbehandling og endeleg tilråding for val av alternativ

5.3 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. Det vil i løpet av høyringsperioden av planprogrammet bli gjennomført opent møte. Opent møte vil bygga på tidlegare møter som vart gjennomført den 30. mars og 22. november 2011. Forslag til kommunedelplan blir lagt ut til offentlig høyring i seks veker.