



Saksfremlegg

Utvalgssak	Utvalgsnavn	Møtedato
62/10	Nordreisa kommunestyre	16.12.2010

Kommunedelplan for ny E6 Langslett - Sørkjosen - vedtaksbehandling

Henvising til lovverk:
PBL 2008 §11-5

Vedlegg

- 1 Planbeskrivelse kommunedelplan for E6 Langslett - Sørkjosen
- 2 Plankart Alternativ 1
- 3 Plankart Alternativ 6
- 4 Plankart Alternativ 7
- 5 Statens vegvesen merknadsbehandling

Saksprotokoll i Nordreisa kommunestyre - 16.12.2010

Behandling:

Nordreisa kommunestyre fremmet følgende tilleggsforslag:

Nordreisa kommunestyre forutsetter at Statens vegvesen i planlegging og gjennomføring av prosjektet ivaretar hensynet til de myke trafikantene. Nordreisa kommunestyre anmoder også at eventuelle fremtidige utgifter til gang- og sykkelvei ikke påføres Nordreisa kommune.

Rådmannens innstilling med tilleggsforslaget enstemmig vedtatt.

Vedtak:

I medhold av PBL 2008 § 11-5 vedtar Kommunestyret i Nordreisa vegalternativ 1 som Kommunedelplan for E6 Langslett – Sørkjosen. Vegalternativ 6 og 7 forkastes.

Vedtatt kommunedelplan for E6 Langslett – Sørkjosen av 2010 erstatter delvis kommuneplanens arealdel av 2002 og kommunedelplan Langslett – Tretten av 21.10.1991.

Nordreisa kommunestyre forutsetter at Statens vegvesen i planlegging og gjennomføring av prosjektet ivaretar hensynet til de myke trafikantene. Nordreisa kommunestyre anmoder også at eventuelle fremtidige utgifter til gang- og sykkelvei ikke påføres Nordreisa kommune.

Rådmannens innstilling

I medhold av PBL 2008 § 11-5 vedtar Kommunestyret i Nordreisa vegalternativ 1 som Kommunedelplan for E6 Langslett – Sørkjosen. Vegalternativ 6 og 7 forkastes.

Vedtatt kommunedelplan for E6 Langslett – Sørkjosen av 2010 erstatter delvis kommuneplanens arealdel av 2002 og kommunedelplan Langslett – Tretten av 21.10.1991.

Saksopplysninger

Innledning

Statens vegvesen Region nord har i samarbeid med Nordreisa kommune utarbeidet et forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for ny E6 over Sørkjosfjellet. Planforslaget har opprinnelig bestått av fem vegalternativer. To vegalternativer er forkastet i løpet av planleggingsarbeidet.

Gjenværende vegalternativer er i tillegg justert sammenlignet med vedtatte utredningsalternativer.

Planforslaget presenterer derfor 3 vegalternativer som grunnlag for politisk behandling.

En kommunedelplan er en oversiktsplan som består av både en tekstdel og en kartdel. Kartet viser kun hovedtrekkene for de forskjellige vegalternativene. En kommunedelplan vil også omfatte en konsekvensutredning. Vedtatt kommunedelplan skal innarbeides i kommuneplanens arealdel.

Teksten i kommuneplanen inneholder en skriftlig framstilling med beskrivelse av alternative tiltak, problemer, kostnader og øvrige konsekvenser. Konsekvensene er inndelt i prissatte og ikke prissatte konsekvenser. Konsekvensene inngår i en konsekvensutredning. Plandelen og konsekvensutredningen er framstilt i et samlet hefte vedlagt.

Planarbeidet har vært gjennomført i medhold av PBL 2008 § 3-7 – overføring av planforberedelse til statlig eller regional myndighet. I dette ligger at statens vegvesen har overtatt de oppgavene planadministrasjonen i kommunen har med å organisere planarbeidet og utarbeide planforslag. Det er allikevel kommunestyret selv som har vedtaksmyndighet i saken. Vedtatte planforslag vil delvis erstatte og utfylle gjeldende kommuneplan av 2002 og gjeldende kommunedelplan for E6 Langslett – Tretten av 21.10.1991.

Planprosess

Arbeidet med utarbeidelse av kommunedelplan for strekningen ble satt i gang allerede i 2001. Siden det har arbeidet vært stoppet og satt i gang igjen flere ganger. Det planarbeidet som nå legges frem kom i gang igjen i slutten av 2009 etter at prosjektet igjen kom inn på listen over aktuelle investeringsobjekter i nasjonal transportplan. Arbeidet bygget på tidligere utførte analyser og prosess og har derfor blitt kunnet bli gjennomført på mindre enn ett år.

Forslag til kommunedelplan for ny E6 Langslett – Sørkjosen i Nordreisa kommune lå ute til offentlig ettersyn i perioden 10. juli – 15. september. Offentlig ettersyn ble annonsert i avisene Framtid i nord og Nordlys.

I forbindelse med høring av planforslaget ble det arrangert et åpent folkemøte på Reisafjord hotell.

Nordreisa kommune har deltatt i arbeidet med en administrativ arbeidsgruppe og politisk orientering og behandlinger ved flere anledninger.

Merknader og innspill

Forslag til kommunedelplan for ny E6 over Sørkjosfjellet ble sendt til offentlig ettersyn.

Merknadsfristen ble satt til 15. september. Planen ble sendt til følgende instanser og berørte parter:

1. Nordreisa kommune, Servicetorget, Postboks 174, 9156 Storslett
2. Troms fylkeskommune, Regional utviklingsetat, Postboks 6600, 9296 Tromsø
3. Troms Fylkeskommune, Samferdselsetaten, Postboks 6600, 9296 Tromsø
4. Troms Fylkeskommune, Kulturoretaten, Postboks 6600, 9296 Tromsø
5. D-39 Ardni/Gavvir (Arnøy/Kågen) V/Nils Peder Gaup, Avzi, 9520 Kautokeino
6. Representant for barn og unge i Nordreisa, V/Sigrun Hestdal, Goppa 16, 9152 Sørkjosen
7. Ymber AS, Bjørklýsningen 3/7, 9152 Sørkjosen
8. Eldrerådet i Nordreisa, Pb. 174, 9156 Storslett
9. Ungdomsrådet i Nordreisa, Postboks 174, 9156 Storslett
10. Rådet for funksjonshemmede, Postboks 174, 9156 Storslett
11. Avinor AS, Postboks 150, 2061 Gardemoen
12. Thorstein Brustad, Langslett, 9153 Rotsund
13. Stig Ketil Brustad, Langslett, 9153 Rotsund
14. Annbjørg Hennie Brustad, Postboks 106, 9156 Storslett
15. Eldbjørg Anna Brustad, Postboks 106, 9153 Rotsund
16. Ulla Margaret Brustad, Grimsbyvegen 50, 9011 Tromsø
17. Hildur Josefine Nævermo, Langslett, 9153 Rotsund
18. Bakkeby Grendelag, V/Kai Ø. Olsen, Bakkeby, 9153 Rotsund
19. Hamneide Grendeutvalg, V/Per Arild, 9181 Hamneide
20. Rotsund og omegne grendeutvalg, V/Marit F. Aarsand
21. Sørkjosen grendelag, V/Frode Karlsen, Bjørklymoen 4, 9152 Sørkjosen
22. Reisafjord Båtforening, Halvar Wahlgren, Bjørkvoll 18, 9152 Sørkjosen
23. Gamlegården BA, V/Stian Jakobsen, Nedre Baisit 9, 9152 Sørkjosen
24. Tromsø museum, fagenhet for arkeologi, Lars Thøringsvei 10, 9006 Tromsø
25. Norges Lastebileierforbund, Avd. Troms/Finnmark, Oksfjord, 9151 Storslett
26. Skjervøy kommune, Skoleveien 6, Postboks 74, 9189 Skjervøy
27. Fylkesmann i Troms, Miljøvern avdelingen, Postboks 6105, 9291 Tromsø
28. Fylkesmann i Troms, landbruksavdelingen, Postboks 6105, 9291 Tromsø
29. Fylkesmann i Troms, samfunnsikkerhet og beredskap, Postboks 6105, 9291 Tromsø
30. Fylkesmann i Troms, samordningsstaben, Postboks 6105, 9291 Tromsø
31. Sametinget, Miljø- og kulturvern avdelingen, Åojovargeaidnu 50, 9730 Karasjok
32. Direktoratet for mineralforvaltning, 3021 Drammen
33. Kystverket Troms og Finnmark, Serviceboks 2, 6025 Ålesund
34. Norges vassdrags- og energidirektorat, Postboks 394, 8505 Narvik
35. Reindriftsforvaltningen i Vest Finnmark, Avzziluodd, 9520 Kautokeino
36. Fiskeridirektoratet region Troms, Postboks 185, 5804 Bergen
37. D-36 Cohkolat Ja Biertavarri, V/Per M. Gaup, Aksomuotki, 9520 Kautokeino

I høringen er det fremkommet følgende merknader, som her oppsummeres i korte trekk. Utterligere beskrivelse av vurderinger fra Statens vegvesen er gjengitt i vedlegg - merknadbehandling

Merknad fra:	Innhold	Statens vegvesen	Anbefaling
Fylkesmannen i Troms	<ol style="list-style-type: none"> Ber om at deponiområdene konsekvensutredes. Frarår bruk av deponiområdene Sørkjosen og Hjeltneset. Ber om at reguleringsplan utvides til å omfatte eksisterende E6 for å tilbakeføre veien til naturlig landskap. Ber om å bli involvert i videre planarbeid. 	<ol style="list-style-type: none"> SVV vil vurdere forslag til deponiområder i forhold til forskrift om konsekvens-utredninger. Vi vil sammen med Nordreisa kommune vurdere aktuelle deponiområder, også om deponiområdene Sørkjosen og Hjeltneset skal videreføres. SVV vil sammen med Nordreisa kommune vurdere dette i forbindelse med omklassifisering av eksisterende veg. Vi vil involvere berørte parter i reguleringsplanarbeidet 	Vegalt. 1
Norges vassdrags- og energidirektorat	<ol style="list-style-type: none"> Foreholder seg retten til å varsle innsigelse dersom ikke reguleringsplan i detalj viser hvordan hensynet til Sørelva er ivarettatt. Områdestabilitet må vurderes Deler av vegforslaget ligger i utløpssonen for snøskred. 	<ol style="list-style-type: none"> I reguleringsplanarbeidet vil vi ta kontakt med NVE for nærmere avklaringer og vi vil i detalj vise hvordan hensynet til Sørelva blir ivarettatt Det vil bli utført ytterligere grunnundersøkelser i reguleringsplanarbeidet. Snøskredområdene er teoretisk beregnet. Lokalt er det ikke kjennskap til at skred har forekommet. 	Vegalt 7. (Vegalt. 1)
Troms fylkeskommune, Kulturetaten	<ol style="list-style-type: none"> Har ingen merknad til valg av vegalternativ. Ingen kulturminner som forvaltes av fylkeskommunen blir berørt. Vil i forbindelse med oppstart av reguleringsplan komme med innspill om den verneverdige bebyggelsen ved sjøen. 	<ol style="list-style-type: none"> Uttalelsen tæs til etterretning. Vi anser det som positivt at ingen kulturminner blir berørt. Statens vegvesen er i utredningen som omhandler kulturminner og kulturmiljø gjort oppmerksom på den verneverdige bebyggelsen ved sjøen i Sørkjosen. 	
Kystverket Troms og Finnmark	<ol style="list-style-type: none"> Sørkjosenhavn er en statlig fiskerihavn Utfylling i sjø krever tillatelse etter havne- og farvannsloven 	<ol style="list-style-type: none"> Dersom deler av vegtiltaket berører fiskerihavnen vil vi ta kontakt med Kystverket for nærmere avklaringer. Dersom det blir behov for utfylling i sjø vil SVV ta kontakt med Kystverket for nærmere avklaringer. 	
Skjervøy kommune	<ol style="list-style-type: none"> Ser at store deler av trafikken fra fv. 866 går i nordlig retning. Anbefaler derfor vegalt. 1. 	<ol style="list-style-type: none"> SVV registrerer anbefalingen. 	Vegalt. 1
Reindriftsforvaltningen i Vest Finnmark	<ol style="list-style-type: none"> Vegalt 7 har minst konsekvenser for reindriften og anbefales derfor. Ber om at reinbeitedistriktet blir tatt med på råd i detaljplanleggingen 	<ol style="list-style-type: none"> SVV registrerer anbefalingen. SVV vil involvere reinbeitedistriktet i detaljplanleggingen i områder der reinbeitedistriktet har arealinteresser. 	Vegalt. 7
Reinbeitedistrikt 36	<ol style="list-style-type: none"> Positive konsekvenser for reinbeite ved Veibrink Utsalgsstedet ved Veibrink må få en annen lokalisering. 	<ol style="list-style-type: none"> Vi registrerer de positive konsekvensene. Vi vil sammen med reinbeitedistriktet vurdere alternative lokaliseringssteder i reguleringsplanarbeidet. 	Vegalt 1 eller 6
Avinor	<ol style="list-style-type: none"> Ingen installasjoner berøres av vegforslaget Det kan bli restriksjoner på utnyttelse av deponiområde ved Sørkjosen. Ønsker masser til båtutsett ved 	<ol style="list-style-type: none"> Vi tar informasjonen til etterretning. Vi registrerer at det kan bli restriksjoner på utnyttelsen av deponiområde Sørkjosen. Vi har ingen innvendinger til å gi Avinor masser, men Avinor må selv sørge for 	

	utløpet av Jemelva.	nødvendige planavklaringer og transport av masser fra midlertidig deponi.	
Norges lastebileierforbund	1. Anbefaler vegalternativ 7 ut fra hensynet til trafikksikkerhet, framkommelighet og miljø	1. Vi registrerer anbefalingen med begrunnelse, men påpeker samtidig at disse forholdene utgjør en del av eksisterende vurderingsgrunnlag.	Vegalt. 7
Nordreisa næringsforening	1. Viktig at biltrafikk ledes bort fra boligområdene og at turstier, friluftsområder og at hensynet til miljøet blir ivaretatt.	1. SVV viser til alle disse momentene inngår i grunnlaget for våre vurderinger og registrerer tilrådingen.	Vegalt. 7 (Vegalt. 6)
Rotsund og omegne grendeutvalg.	1. Overskuddsmasser kan gå til havneutbygging i Rotsund. 2. Masser ønskes benyttet til utbygging av gang- og sykkelveg i Rotsund. 3. Grendeutvalget ønsker å bli tatt med på råd i forbindelse med deponering av masser.	1. Vi har ingen innvendinger til at masser kan brukes til havneutbygging. Tiltakshaver må sørge for transport av masser fra midlertidig deponi og nødvendige planavklaringer. 2. Vi presiserer at dette er et annet prosjekt. Men har utover dette ingen innvendinger til at masser kan benyttes til utbygging av gang- og sykkelveg. 3. Vi vil i arbeide med deponiområder avklare dette i forbindelse med reguleringsplanarbeidet. Det vil sannsynligvis utarbeides et planprogram for aktuelle deponiområder som sendes på høring.	
Skjervøy næringsforening.	1. Anbefler alt. 7 etter en samlet vurdering.	1. Vi registrerer anbefalingen.	Vegalt. 7
Kjell Arne Follerås	1. Kritisk til bruk av lange tunneler for gående og syklende. 2. Gang- og sykkeltrafikk over Sørkjosfjellet?	1. Det er utfordringer både med belysning og ventilasjon i lange tunneler. Teknisk løsbart, men høye investeringskostnader og dyre å drifte. 2. Vi tar sikte på å benytte eksisterende veg over Sørkjosfjellet. Dette må vurderes i forhold til omklassifisering av veg og sees i sammenheng med vegens framtidige status.	

Flere av merknadene som er kommet frem omhandler forhold som ikke kan avklares i denne planprosessen, men blir gjenstand for behandling/avklaring i reguleringsplan. Dette gjelder bla;

Omklassifisering av veg:

Omklassifisering av avlastet riksveg er omtalt som en del av planleggingsarbeidet.

Omklassifisering av veg følger imidlertid prosesser som er styrt av annet lovverk og skjer vanligvis i forbindelse med høring av reguleringsplanen. Forslag til omklassifisering sendes da ut som egen sak til berørte parter. Omtalen i planforslaget har kun til hensikt å gjøre de mest sentrale partene kjent med forslaget i god tid før de formelle beslutningene fattes.

Deponi:

Statens vegvesen har mottatt innspill fra Nordreisa kommune om aktuelle deponiområder.

Forslag til deponiområder framgår av planforslaget som temakart. Deponiområdene må formelt avklares i forbindelse med reguleringsplanarbeidet. Grunneier ved Langslett så på deponiområde som lite ønskelig innenfor sin eiendom. I forbindelse med reguleringsplanarbeidet vil aktuelle deponiområder med avbøtende tiltak og med tilhørende avgrensinger formelt fastsettes.

Gang- og sykkelveg i tunnel:

Spørsmålet om gang- og sykkelveg i tunnel eller over Sørkjosfjellet ble stilt. Statens vegvesen tar sikte på at sykkeltrafikk må benytte eksisterende E6 over Sørkjosfjellet. En permanent løsning for sykkeltrafikk over Sørkjosfjellet må vurderes i samarbeid med kommunen og må sees i sammenheng med hvilken funksjon og standard gamle riksveg skal ha etter at den er omklassifisert. Gang- og sykkeltrafikk i tunneler lengre enn 4 kilometer skal godkjennes av Vegdirektoratet. Det stilles spesielle krav til belysning og ventilasjon dersom sykkeltrafikk tillates i lengre tunneler. Gang- og sykkeltrafikk kan føres i egen tunnel, alternativt i samme

tunnel skilt med rekkverk fra biltrafikken. Frihøyden og bredden skal være minimum 3 meter (Hb. 021 Vegtunneler 2010;42).

En slik løsning vil bli svært kostnadskrevenende både når det gjelder investering samt drift og vedlikehold og det er etter vårt syn vanskelig å forsvare store økte investeringskostnader vurdert opp mot potensialet for antall syklende.

Driving av tunnel:

Det er ikke tatt stilling til om tunnelen vil drives fra begge eller kun den ene siden. Statens vegvesen ønsker i utgangspunktet ikke å låse seg til en bestemt løsning når det gjelder driving av tunnel. Vi ønsker i utgangspunktet at det skal være en åpning for å drive tunnelen fra begge sider. Dette forutsetter at deponiområder klareres relativt nært tunnelpåhugg på begge sider av fjellet.

Veibrink:

Utsalgsstedet ved Veibrink mister trafikkgrunnlaget. Statens vegvesen vil i samarbeid med næringsaktørene vurdere alternative lokaliseringer.

Statens vegvesen har varslet innsigelse mot vegalternativ 7. Innsigelsen er begrunnet i store kostnader. Vegalternativet er kostnadsberegnet til ca. 925 millioner kr., og er vesentlig dyrere enn det anbefalte vegalternativet. I Nasjonal transportplan (NTP) er det kun avsatt 500 millioner kr til vegprosjektet.

Statens vegvesens konklusjon og anbefaling

Formålet med en kommundeplan er å vurdere ulike vegalternativer opp mot hverandre.

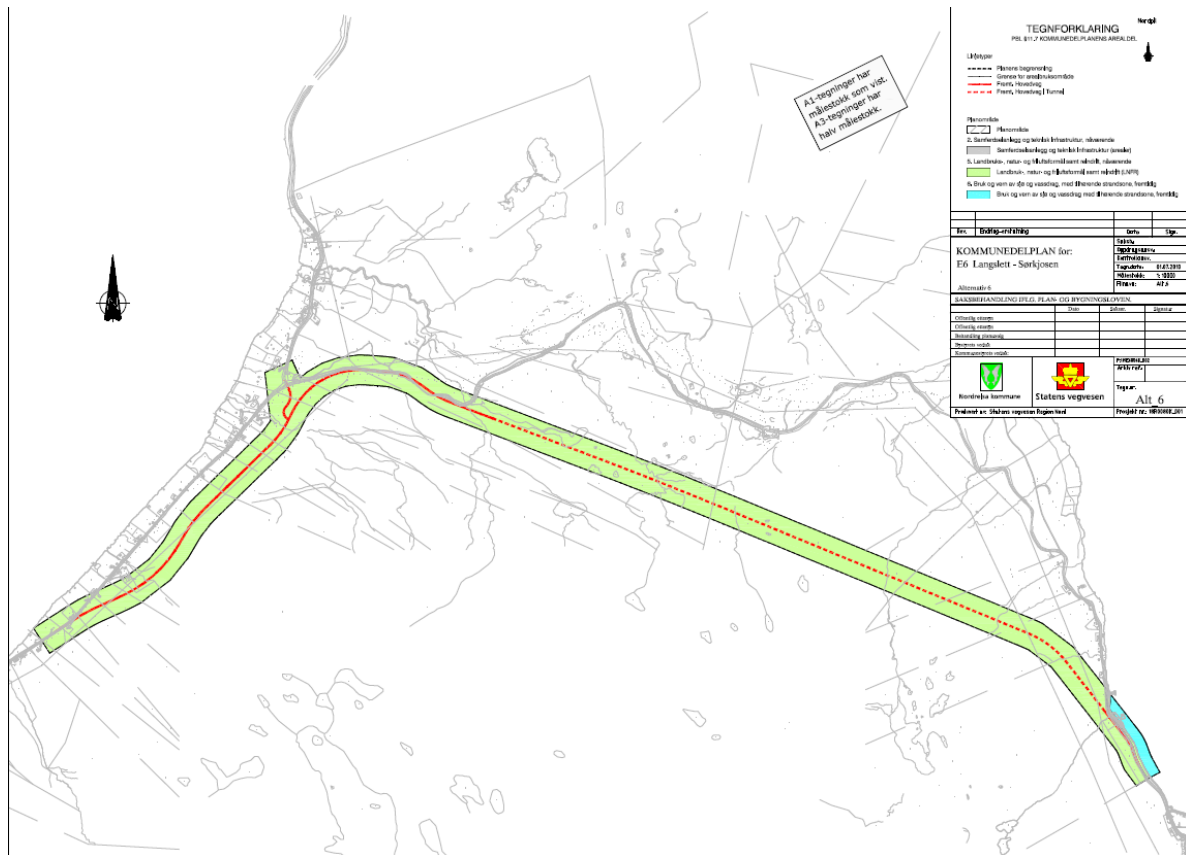
Vedtaket i kommunestyret skal ende opp med valg av ett av de presenterte vegalternativene 1, 6 eller 7.

Vegalternativ 6:

Vegalternativ 6 er noe dyrere enn vegalternativ 1. Vegalternativet har en noe dårligere samfunnsøkonomisk lønnsomhet sammenlignet med vegalternativ 1. Vegalternativet gir det største inngrepet i naturen og er derfor rangert som det dårligste i vurderingen av ikke prissatte konsekvenser, se kapittel 7.3.

Alternativet er i konflikt med rørledning tilhørende Sikkajokk kraftstasjon.

Ingen av uttalelsene til planforslaget anbefaler utbygging kun etter vegalternativ 6.



Bilde 2: Oversikt alt 6

Vegalternativ 7:

Statens vegvesen har varslet innsigelse mot vegalternativ 7. Innsigelsen er begrunnet i store kostnader. Vegalternativet er kostnadsberegnet til ca. 925 millioner kr., og er vesentlig dyrere enn det anbefalte vegalternativet. I Nasjonal transportplan (NTP) er det kun avsatt 500 millioner kr. til vegprosjektet.

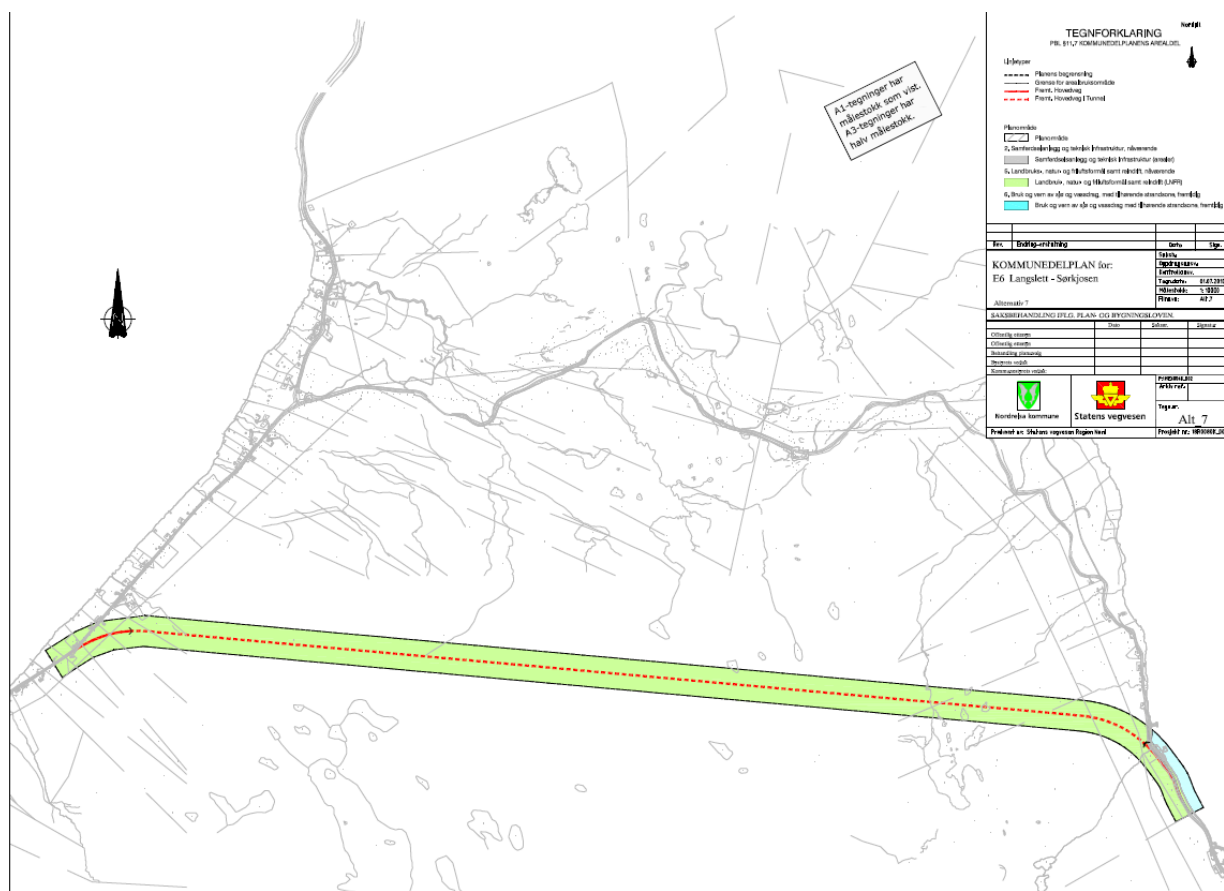
Vegalternativet har den dårligste samfunnsøkonomiske lønnsomheten (NNB).

I vurderingen av ikke prissatte konsekvenser rangeres vegalternativet som det beste. Differansen sammenlignet med de andre vegalternativene er imidlertid liten.

I høringsrunden har følgende berørte parter anbefalt vegalternativ 7, herunder nevnes Norges vassdrags- og energidirektorat, Nordreisa næringsforening, Skjervøy næringsforening, reindriftsforvaltningen og Norges lastebileier forbund.

Ingen av merknadene tilfører nye momenter ut over det som inngår som grunnlag i planforslaget.

Statens vegvesen ser derfor ingen grunn til å endre på det som framgår av planforslaget. Innsigelsen mot vegalternativ 7 grunnet store kostnader opprettholdes.



Bilde 3: Oversikt alt 7

Vurdering

Selv om det er Statens vegvesen som har utarbeidet planen og gitt en entydig anbefaling så er det Kommunestyret selv som har vedtaksmyndighet i denne saken.

Hovedformålet med kommunedelplanen er å avklare hvilket traséalternativ som bør velges for fremtidig E6 fra Langslett til Sørkjosen.

Statens vegvesen har, som tiltakshaver, gitt en anbefaling som er godt begrunnet og som er basert på analyse og sammenstilling av prisatte og ikke prisatte konsekvenser tilknyttet prosjektet. Anbefaling står også i sammenheng med målene for prosjektet og de analysene som er utført. Statens vegvesen legger derfor frem 3 vegalternativer som alle oppfyller målene med vegprosjektet.

Ved overlevering til Nordreisa kommune er det gitt anbefaling om at alternativ 1 vedtas. Det er det rimeligste alternativet og har best netto nytte pr budsjettkrone.

Samtidig er det i høringen kommet frem anbefalinger fra flere om at alt 7 bør velges. For dette alternativet har Statens vegvesen som myndighet varslet innsigelse på grunn av høye kostnader. Hvis kommunen velger å vedta dette alternativet, så vil det måtte gjennomføres meklings og evt avgjørelse i miljøverndepartementet hvis partene ikke kommer til enighet.

Bakgrunnen for å anbefale vegalternativ 7 er nevnt som;

- Viktig at biltrafikk ledes bort fra boligområdene og at turstier, friluftsområder og at hensynet til miljøet blir ivarettatt.
- ut fra hensynet til trafikksikkerhet, framkommelighet og miljø
- har minst konsekvenser for reindriften
- hensynet til vassdragsverdier ved Sørrelva

Rådmannen anbefaler allikevel ikke at kommunestyret vedtar alternativ 7 og stiller seg bak tiltakshavers anbefaling. Dette grunngis både med vurderingen i seg selv (se vedlagt plandokument) og at det ikke eksisterer tungtveiende årsaker til å velge dette alternativet foran alternativ 1 eller alternativ 6. Det er også tatt hensyn til at vedtak av dette alternativet trolig vil forsinke prosessen og i verste fall utsette hele prosjektet i forhold til den tidsplanen som er satt opp (reguleringsplan 2011, detaljplanlegging/prosjektering 2011-2012, byggestart 2013). Dette på bakgrunn av innsigelsen fra Statens vegvesen.

Rådmannen anbefaler at Kommunestyret vedtar alternativ 1 som Kommunedelplan for E6 Langslett - Sørkjosen.