



Saksfremlegg

| Utvalgssak | Utvalgsnavn | Møtedato |
|------------|------------------------|----------|
| | Nordreisa kommunestyre | |

Vedtaksbehandling, ny E6 Langslett - Sørkjosen og Massedeponi og massetak ved Langslett

Henvisning til lovverk:

Plan- og bygningslovens § 12-12

Vedlegg

- 1 Reguleringsplan for E 6 Sørkjosen –Langslett
- 2 Merknadsbehandling
- 3 Planbeskrivelse_E6_deponi
- 4 Planbeskrivelse_E6_Reisafjellet
- 5 Reguleringsplankart

Rådmannens innstilling

I medhold av PBL § 12-12 vedtas detaljreguleringsplaner Ny E6 Langslett - Sørkjosen og Massedeponi og massetak ved Langslett slik de foreligger.

Nordreisa kommune forplikter seg ikke økonomisk til investeringer eller drift av tiltak gjennom dette vedtaket.

Kommunestyrets endelige vedtak kan påklages til departementet. Frist for klage er tre-3-uker fra vedtaket er gjort kjent. Det kan likevel ikke klages på forhold som har vært avgjort tidligere gjennom klage eller innsigelse på reguleringsplan eller bebyggelsesplan. Klagen forelegges det faste utvalget for plansaker som - hvis det finner grunn til å ta klagen til følge - legger saken fram for kommunestyret med forslag til endring av vedtaket, og ellers gir uttalelse og sender saken gjennom fylkesmannen til departementet.

Saksopplysninger

Statens Vegvesen har med hjemmel i Plan- og bygningslovens § 3-7 utarbeidet forslag til detaljreguleringsplaner for Ny E6 Langslett - Sørkjosen og Massedeponi og massetak ved Langslett. Planarbeidet er utført av Statens vegvesen, etter avtale med og i samråd med Nordreisa kommune, frem til og med merknadsbehandling. Endelig planforslag fremmes med dette for vedtaksbehandling.

Reguleringsplanforslaget bygger på vedtatt kommunedelplan for ny E6 Langslett – Sørkjosen, Nordreisa kommune vedtatt 2010. Planforslaget legger til rette for bygging av ny veg, tunnel og utbedring for deler av vegstrekningen. Det er i løpet av planarbeidet gjennomført flere møter og befaringer med Nordreisa kommune. SVV har hatt møter og kontakt med fylkesmannens miljøvernavdeling, NVE, kystverket, fylkeskommunens kulturvernavdeling, reindriftsforvaltningen og reinbeitedistrikt. De har også vært kontakt med enkelte berørte grunneiere langs vegstrekningen.

Medvirkning og åpent møte:

I forbindelse med planoppstart ble det arrangert et åpent møte lokalt. I perioden med høring og offentlig ettersyn er det blitt arrangert et nytt folkemøte på Reisafjord hotel. Dette møtet ble holdt 18. april 2012.

Formell planstart er varslet i brev av 26.05.2011, til berørte sektormyndigheter og offentlige instanser, grunneiere og øvrige interessenter, i henhold til plan- og bygningslovens § 12-8. Dette inkluderer alle beboere/festere på strekningen.

Planforslaget ble lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 19.03.2012 – 07.05.2012.

Formål med planen

Formålet med planen er å legge til rette for bygging av ny veg med forbedret framkommelighet og økt trafiksikkerhet. Planen skal vise alle arealinngrep som vil være nødvendige i forbindelse med bygging av vegen. Planen skal avklare arealbruk i planområdet og arealbehov i anleggsperioden.

Planforslaget bygger på vedtatt kommunedelplan, vedtatt i desember 2010.

Ny E6 skal heve transportkvaliteten ved å bidra til:

- _ Kortere reisetid
- _ Jevnere fartsprofil
- _ Bedre framkommelighet
- _ Mindre slitasje på kjøretøy og på vei
- _ Større grad av tilfredshet og sikkerhet for reisende
- _ Mindre støy, støv og andre ulemper for beboere i Jubelen

Planstatus for området

Statlige planer:

Nasjonal transportplan 2010 – 2019 ble behandlet i Stortinget våren 2009. Stortingets behandling av dette dokumentet styrer vegvesenets prioriteringer for videre arbeid på riksvegnettet. Vegprosjektet er omtalt i NTP for 2010 – 2019 med en antatt byggestart i første fireårsperiode. Det er i NTP avsatt 500 millioner kr til prosjektet. Anslaget i kommunedelplan kom fram til en kostand på ca. 700 millioner kr. Usikkerheten i kostnadsberegningene på kommunedelplannivå er $\pm 25\%$. I arbeidet med reguleringsplanen vil kostnadene for vegprosjektet beregnes på nytt, nå med en antatt nøyaktighet på $\pm 10\%$.

Fylkeskommunale planer:

Fylkesplanen for 2010 – 2013 omhandler temaer som nordområdesatsing og infrastruktur. Troms fylkeskommune viser til nordområdesatsingen som Norges viktigste strategiske satsingsområde som skal sikre velferd og sysselsetting i nord samt bidra til livskraftige lokalsamfunn. Følgende delmål framgår av fylkesplanen: Nordområdenes ressurser og

strategiske plassering skal benyttes til fellesskapets beste slik at vekstkraften og verdiskapningen i landsdelen styrkes (Fylkesplan for Troms 2010 – 2013;16).

Kommunale planer:

Nordreisa kommune – kommuneplanens arealdel 2002 – 2012:

En godkjent kommuneplan er rettslig bindende. Tiltak må derfor være i samsvar med planens formål og tillatt arealbruk. Planen legger opp til overordnede føringer for arealbruken fram til 2012 og avløser en plan som ble vedtatt i 1991. Areal som blir berørt av veganlegget er disponert til LNF formål.

Kommunedelplan for ny E6 Langslett – Sørkjosen:

Kommunedelplan for ny E6 på strekningen Langslett – Sørkjosen ble vedtatt i desember 2010. Planforslaget er basert på vedtatt vegtrasé fra kommunedelplan.

Reguleringsplaner:

Reguleringsplan for ny veg kommer ikke i direkte berøring med andre reguleringsplaner innenfor planområdet, med unntak av en mindre berøring med reguleringsplan for Sørkjosen havn, hvor berørt areal er regulert til trafikkformål.

Vurdering

Statens vegvesen har vurdert planforslagets konsekvenser som følger;

Framkommelighet

Planforslaget legger til rette for en ny og framtidsrettet E6 med slake kurver, bedre stignings- og siktforhold som gir en bedre framkommelighet og en bedre kjøreopplevelse. Vegstandarden blir svært god. Dimensjonering av veg og tunnel tar høyde for en vesentlig større trafikkøkning enn det som faktisk er beregnet. Framkommeligheten og tryggheten for alle trafikantgrupper vil bedres som følge av vegprosjektet.

De fleste ulykker langs vegen er utforkjøringer. Vegstandard, geometri og slake fyllinger skal bidra til å redusere risikoen for ulykker, og til redusert skadeomfang i de ulykker som faktisk skjer. Dette innebærer at vegen skal være lett leselig for trafikanten slik at risikoen for feile handlinger reduseres, samtidig som konsekvensen ved å gjøre feil skal være så liten som mulig.

Samfunnsmessige forhold - Veibrink

Ved Veibrink oppe på Reisafjellet ligger et stoppested for veifarende, eid av Statens vegvesen. Reindriftsnæringen er etablert med et utsalgssted bestående av 4 boder. I perioden fra juni til august/september selges et vidt spekter av samiske produkter som reinskinn, tørket kjøtt, duodji, o.l.

Salgsstedet utgjør en viktig inntektskilde for reindriftsnæringen. Etter åpning av ny veg opphører stedets funksjon som stoppe- og hvilested samt utsalgssted for veifarende pga. manglende trafikkgrunnlag. Statens vegvesen har tidligere signalisert at de vil finne en ny lokalitet langs planstrekningen som kan benyttes som utsalgssted for samiske produkter. Det er i dag et omlastingssted for busspassasjerer i kryss ved fv. 866.

Vi foreslår en utvidelse av dette omlastingsstedet som et eventuelt nytt utsalgssted og stoppested for veifarende. Et utsalgssted her vil også kunne fange opp trafikken til og fra Skjervøy.

Hurtigruta har anløpssted ved Skjervøy og turister blir fraktet med buss langs vegen for videre ferdsel med hurtigruta. Turister på tur til og fra hurtigruten representerer en viktig kundegruppe som kan fanges opp ved å lokalisere utsalgsbodene ved krysset.

I reguleringsplanen avsettes areal for etablering av utsalgssted. Utsalgsstedet kan etableres i et lavere nivå enn selve stoppestedet. En nærmere detaljering av tiltaket vil utarbeides i

forbindelse med tegningsgrunnlaget.

Avlastet veg og forslag til omklassifisering

Dette kapitlet er kun av orienterende karakter. Omklassifisering av veg skjer etter vegloven og følger andre prosessuelle regler enn plan- og bygningsloven. Det blir derfor opprettet en egen sak på temaet omklassifisering.

Før ny veg åpnes skal avlastet riksveg omklassifiseres, dvs. at avlastet riksveg fra ytre Sørkjosen fram til Sørrelva gis en annen funksjon og eier. Det er foreløpig ikke endelig avgjort hvilken status framtidig avlastet riksveg skal ha. Det er randbebyggelse fra Ytre Sørkjosen til Jubelen. Utfartsområdet Veibrink oppe på Reisafjellet er mye benyttet om vinteren og våren.

Eksisterende E6 fra ytre Sørkjosen til Veibrink foreslås derfor omklassifisert til kommunal veg.

Fra Veibrink mot Sørrelva er forslag til omklassifisering ikke avklart. Veg kan beholdes som statlig veg for å sikre syklistmulighet for ferdsel over fjellet dersom syklist ikke tillates i tunnelen. Det er sendt en fraviksknad som behandles av vegdirektoratet om å tillate syklist i tunnel. Dersom denne innvilges ønsker ikke statens vegvesen å ha noe ansvar for tidligere E6. Ved avslag ønsker Statens vegvesen å sikre syklist en mulighet om sommeren til ferdsel over fjellet. Alternativt kan vegen omklassifiseres til kommunal veg, privat veg eller nedlegges. Ved nedleggelse av veg er det vanlig å fjerne vegdekket samt deler av vegkroppen .

Vi foreslår at dersom syklist må ledes over fjellet blir gammel E6 mellom Sørrelva og Veibrink et statlig ansvar. Vegen vil kun være åpen om sommeren. Trafikkskilt, rekkverk og annet vegutstyr fjernes. En reduksjon av vegbredden vil vurderes i forbindelse med byggeplan. I tilfelle syklist kan benytte seg av tunnelen foreslår Statens vegvesen at vegstrekningen mellom Sørrelva og Veibrink nedlegges.

Ny vegeier overtar det økonomiske ansvaret for drift- og vedlikehold. Det er utarbeidet retningslinjer for tekniske krav til veg som skal omklassifiseres, jf. NA-rundskriv nr. 97/13.

Naboskap

Ny veg vil som eksisterende veg ligge i nærføring med deler av bebyggelsen på strekningen Langlia - Langslett. Det er tre bygg som planlegges innløst i henhold til planforslaget.

Et eldre fjøs lokalisert ved profil 2260 planlegges innløst. Falleferdig uthus lokalisert ved profil 3210 planlegges innløst. En eldre garasje ved profil 3530 planlegges innløst.

Alle avkjørslar opprettholdes som før. Parallell privat veg mellom avkjørslene ved profil 2310 og profil 2410 stenges grunnet breddeutvidelse av veg.

Byggegrenser

Byggegrensen er utelatt fra reguleringsplantegningene. Nordreisa kommune har ingen innvendinger til dette. Dette innebærer at byggesaker behandles enkeltvis. Det opplyses om at generell byggegrense langs riksveg er 50 meter jf. Veglovens § 29. Avstanden regnes fra vegens midtlinje.

Regelen gjelder dersom ikke annet er regulert i reguleringsplan. Mange bygg ligger i dag mye nærmere enn dette.

Landskap/bybilde

Her presenteres en kort beskrivelse av vegtiltakets konsekvenser for de enkelte landskapsrommene.

Landskapsrom Langlia – Langslett:

Vegtiltaket følger eksisterende vegtrasé. Det blir dermed ikke noen store nye inngrep i dette landskapsrommet. Aktuelle vegtiltak er breddeutvidelse av eksisterende veg og etablering av busslommer.

Landskapsrom Sørrelva:

Ny veg følger dagens E6 et stykke østover før den legges ut på en relativt høy fylling og går over Sørrelva i kulvert før vegen fortsetter inn i tunnel. Daldraget som vegen følger er lite og intimt, og en moderne veg vil passe relativt dårlig til skalaen i landskapsrommet. Inngrepet vil imidlertid ikke ha noen fjernvirkning fordi stedet ligger godt skjult for innsyn.

Landskapsrom Sørkjosen:

Sørkjosen er et stort landskapsrom med store trekk og preges dels av tidligere inngrep. Vegtiltaket medfører store inngrep i form av høye skjæringer og parallelle veger. De store skjæringene vil være relativt lyse i en forbigående overgangsperiode før de etter hvert gradvis blir mørkere og mer integrert i omgivelsene. Inngrepene vurderes ikke som spesielt store i forhold til skalaen. For å ivareta stedets egenart er det viktig at bryggene ved tunnelpåhugget påvirkes minst mulig. Det settes derfor krav til god detaljering av vegtiltaket før bygging. Avbøtende tiltak: Krav til detaljering av tiltaket, tunnelpåhugg i Sørkjosen for at det skal samsvare mest mulig med de øvrige omgivelser som kulturmiljø.

Nærmiljø/friluftsliv

Fra Langlia til Sørrelva innebærer vegtiltaket breddeutvidelse av eksisterende veg. Bebyggelse ligger svært nær vegen enkelte steder. I forbindelse med breddeutvidelse av veg har vi derfor søkt å legge breddeutvidelsen av veg på motsatt side av bebyggelsen for å unngå innløsning av hus og de problemer som ytterligere nærføring vil medføre. Breddeutvidelse av veg med en vegskulder på 1 meter på hver side gir bedre forhold for ferdsel for myke trafikanter langs vegen. Tiltaket gir derfor få negative konsekvenser for nærmiljø og friluftsliv. Atkomst til utfartsområdet Veibrink oppe på Reisafjellet med bil vil i framtiden skje via Sørkjosen og opp mot fjellet. Tunnelpåhugg etableres ved Ytre Sørkjosen. Et hus ligger ca. 100 m fra tunnelpåhugg. Hoveddelen av bebyggelsen som ligger mellom Ytre Sørkjosen og Jubelen, blir liggende langs avlastet riksveg. Bebyggelsen langs avlastet riksveg får vesentlig mindre biltrafikk. Bomiljøet langs vegen blir dermed bedre mht. støy og trafikksikkerhet. Avbøtende tiltak: Etablering av parkeringsplass ved profil 5100 med tilknyttet tursti over tunnelportalen og ned mot avlastet riksveg. Åpning i rekkverk ved Sørrelva for å gi lett tilgang for syklist til avlastet E6.

Naturmiljø

Viltinteresser:

Beitespor og ekskrementer fra elg tyder på at området er mye brukt av denne arten, noe som også bekreftes av opplysninger fra Nordreisa kommune. Det går et elgtrekk over E6 i området rundt kryss E6 - fv. 866 mot Skjervøy. Elg oppholder seg om vinteren i Rotsunddalen og trekker nordover på sommerbeite. For strekningen 1 km på nord- og sørsiden av Langslettkrysset har det i tidsrommet 1992 – 2002 vært 3 elgpåkjørsler der dyret måtte avlives. Vi planlegger bruk av sikringsgjerde i området rundt tunnelpåhugg for å hindre elg og rein i å krysse veg nær tunnelåpning. Et bredere felt med avskoging kan vurderes brukt i området som elgen krysser oftest. NINA i Tromsø ber oss, gjennom sin utredning, om å vurdere et ledegjerde helt fra krysset ved fv. 866 og helt opp mot tunnelportal. Samtidig understreker de at et slikt tiltak vil kreve ytterligere undersøkelser samt en vurdering opp mot andre arealinteresser. Norges vassdrags- og energidirektorat viser til at tiltaket ikke berører vassdrag i stort omfang men minner om vannressurslovens § 11. Paragrafen slår fast at det langs vassdrag skal opprettholdes et vegetasjonsbelte som motvirker avrenning og gir levested for dyre- og planteliv. Statens vegvesen har for kryssing av Sørrelva valgt å benytte seg av en større kulvert. Tverrsnittet til kulverten er ca. 3 x 5,5 meter. Tverrsnittet er betydelig større enn eksisterende kulvert. I anleggsperioden vil vi sannsynligvis komme i berøring med kantvegetasjon og elvestreng, dette grunnet riving av eksisterende kulvert samt bygging av ny kulvert. I konsekvensutredningen for temaet naturmiljø for ny E6 Langslett - Sørkjosen og

konsekvensutredning for deponi begge utført av NINA i Tromsø 2010 og 2011 omtales området øst for grustaket, dvs. fra der Nordelva og Sørrelva møtes og oppover forbi Blåbærhaugen. Like ovenfor der elvene møtes ligger et flatt parti med flommarkskoger. Området er påvirket av en kraftlinje trasé som nylig var hugget samt hogstveier brukt av traktor og terrenggående kjøretøy. Hogstvegene følger dalsøkket mellom vegene. Sørrelva ved lifoten er omkranset av en godt bevart gråorskog med stor lærhattsopp og hvit rynkesopp. Begge soppene er vidt utbredte, men er lite registrert i Troms og Finnmark. I elveskrenten er det ustabil leirjord med kildevegetasjon.

Avbøtende tiltak: Etablere bru over Sørrelva for å unngå inngrep i elva. Vurdere et bredere felt med avskoging for området der elgen trekker.

Naturmangfold

Naturmangfoldloven stiller krav til saksbehandlingen ved myndighetsbeslutninger som kan påvirke naturmangfoldet. Statens vegvesen har i forbindelse med forslag til; Detaljreguleringsplan for ny E6 Langslett – Sørkjosen i Nordreisa kommune, gjort følgende vurderinger av §§ 7 – 12 i naturmangfoldloven.

§ 7 Prinsipper i forhold til offentlig beslutningstaking

Kommunedelplan for ny E6:

Arbeidet med ny E6 startet i år 2000. Det ble foreslått utredet 7 vegalternativer. I vedtatt utredningsprogram ble 5 vegalternativer bestemt utredet. Valg av vegalternativ skulle baseres på en «samfunnsøkonomisk og miljømessig optimal løsning», i følge målsetninger for planprosjektet. Tidlig i planarbeidet og dels på grunnlag av utredning av temaet naturmiljø ble det foreslått å forkaste vegalternativ 5. I konsekvensutredningen for naturmiljø framgikk det at: *Områder med store verdier berøres. Flere rødlistede arter med fugl og pattedyr berøres negativt ved påvirkning av deres habitater i et til nå relativt uberørt område. Også artsrike mindre vanlige naturtyper med lokalt sjeldne planter blir berørt. Meget stor negativ konsekvens konkluderes det med i utredningen fra NINA. Vegalternativet vurderes derfor som svært konfliktfylt i forhold til naturmiljøet.*

Etter forslag fra Statens vegvesen ble det bestemt å forkaste vegalternativ 5.

Videre ble vegalternativ 3 forkastet på grunnlag av samme prosedyre, men med andre begrunnelser enn vegalternativ 5.

I forslag til kommunedelplan anbefalte Statens vegvesen at ny veg ble planlagt og bygd etter vegalternativ 1. Statens vegvesen varslet videre innsigelse til alternativ 7 grunnet svært høye kostnader. I NTP var det satt av 500 mill. til ny E6 over Reisafjellet, mens vegalternativ 7 var kostnadsberegnet til 925 mill. Etter anbefaling fra Statens vegvesen vedtok Nordreisa kommune vegalternativ 1 som trasé for ny E6. Det framgår av målsetningen for planarbeidet at naturmangfoldet var en viktig premissgiver og naturmiljø ble aktivt benyttet som silingskriteriet.

Reguleringsplan for ny veg:

Ny vegtrasé følger i grove trekk dagens veg med noen mindre omlegginger. Det framgår av konsekvensutredningen at ny E6 kun berører naturmiljøet negativt ved Mølnelva. Det er vanskelig å unngå de negative konsekvensene siden bekken ligger svært nær tunnelpåhugg. Etter krav fra NVE etableres kulvert over Sørrelva for å unngå inngrep i elva. Elv med tilhørende kantvegetasjon er regulert til bruk og vern av sjø og vassdrag for å ivareta disse interessene. Det går et elgtrekk over E6 i området ved kryss fv. 866. Etter samråd med Nordreisa kommune anbefaler vi et bredere felt med avskoging der elgen trekker for å redusere faren for påkjørsler. Vi påpeker samtidig at siktforholdene langs ny veg vil bli vesentlig bedre. Naturmangfoldet vil ikke bli vesentlig påvirket som følge av planlegging og bygging av ny veg.

§8 Kunnskapsgrunnlaget:

Kunnskapsgrunnlaget for ny E6 baserer seg på; Konsekvensutredning av

- Ny E6 Langslett – Sørkjosen, Troms, vurdering av naturmiljø NINA i Tromsø, januar 2003.
- NINA minirapport 228, kommunedelplan E6 Langslett – Sørkjosen, tilleggsoppdrag for naturmiljø, 2008. Forslag til detaljreguleringsplan for ny E6 Langslett - Sørkjosen

–
Vurdering av virkningene på naturmiljøet er basert på:

- Innhenting av eksisterende informasjon
- befaringer i felt sommeren 2002
- et satelittbasert vegetasjons- og naturtypekart
- For fugler og pattedyr er helårs- og sesongbetonte leve- og beiteområder utredet
- kjente forekomster av rødlistearter er beskrevet

Område Langlia – Sørrelva:

Området er karakterisert av bjørkedominert li med vidt utbredte stauder, gras og bregner på nedre og flate partiene, og bjørkelyngskog i de øvre bratte partiene. Sølvbunke og einer er vanlige, noe som indikerer langvarig beitepress fra husdyr. Spredt i området finnes små, middelsrike myrer uten spesielt sjeldne planter. Området er påvirket av granplanting, kraftlinjetrasé og spredt hogst. Ingen rødlistearter er registrert, men det foreligger en tidligere observasjon av dvergspett (Nær truet) i området ovenfor eksisterende veg. Observasjonsstedet berøres ikke av vegtiltaket. Sørrelva passerer i en kulvert etter krav fra NVE som sikrer vannmiljøet med tilhørende kantsone.

Område Sørrelva – Veibrink:

Området er karakterisert av bærlyng – bjørkeskog uten innslag av sjeldne planter. Spredt i området finnes også næringsfattige myrer uten sjeldne arter. Mellom tunnelinnslagene ved Sørrelva og Sørkjosen er det en berghammer hvor det ble funnet et gammelt fjellvåkreib (nær truet), reiret var ikke i bruk i 2002. Fjellvåkreibet ligger i god avstand fra ny veg.

Område Veibrink – Sørkjosen

Området er karakterisert av bærlyng – bjørkeskog uten innslag av sjeldne arter. En frodig gråorskog går opp langs Mølnelva.

§9 Føre-var-prinsippet

Statens vegvesen har gjennom arbeidet med kommunedelplan og reguleringsplan innhentet kunnskap om naturmangfoldet. Naturmangfoldet er beskrevet og verdisatt. Konsekvensene av planlagte inngrep er beskrevet, og for alle påpekninger er det foreslått avbøtende tiltak, se § 7. Hensynet til miljøet har vært premissgivende gjennom hele planarbeidet.

I byggeplanfasen vil det utarbeides en ytre miljøplan. Planen konkretiserer og synliggjør naturmangfold, miljøutfordringer samt miljøfaglige kvalitetskrav for å redusere skade på naturmiljøet. Med bakgrunn i et godt dokumentert kunnskapsgrunnlag vil ikke føre – var – prinsippet komme til vesentlig anvendelse i dette planforslaget.

§10 Økosystemtilnærming og samlet belastning

Ny veg fra Langlia til kryss ved fv. 866 følger eksisterende veg. Tiltaket består av breddeutvidelse av eksisterende veg. Det er spredt boligbebyggelse på begge sider av vegen. Fra kryss ved fv. 866 og Forslag til detaljreguleringsplan for ny E6 Langslett - Sørkjosen fram mot Sørrelva følges dagens veg med mindre omlegginger. I tillegg sikres trasé for strømforsyning fram mot tunnelpåhugg ved Sørrelva. Ved Mølnelva etableres nytt tunnelpåhugg like ved eksisterende veg. Ny veg går parallelt med eksisterende veg, noe som gir store skjæringer i fjellet ovenfor eksisterende veg. Vi er ikke kjent med andre eksisterende inngrep eller andre planlagte tiltak innenfor området. Etter vår vurdering gir ikke tiltaket vesentlig større belastning på naturmiljøet sammenlignet med dagens situasjon. Dette framgår av

konsekvensutredningen fra kommunedelplan hvor det knapt påvises negative konsekvenser ovenfor naturmangfoldet som følge av vegtiltaket.

§11 Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver

Statens vegvesen er tiltakshaver og kostnadsbærer ved bygging av veganlegget. Det skal utarbeides en ytre miljøplan i byggeplanprosessen som omhandler miljøutfordringene i prosjektet med forslag til avbøtende tiltak for å redusere skade på naturmangfoldet. Statens vegvesen er kostnadsbærer.

§ 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Den viktigste premissgivende informasjonen i planområdet ble lagt til grunn tidlig i planprosessen i forbindelse med utarbeidelse av kommunedelplan. Konsekvensvurderingen ble utarbeidet i 2003 og oppdatert 2008, se verdikart i fra NINA. Ny veg går i sin helhet innenfor areal som er tildelt verdien liten av NINA i Tromsø i konsekvensutredningen. Den eneste negative påviste konsekvens i konsekvensutredningen for naturmiljø er:

Reduksjon i trafikk langs eksisterende trasé vil trolig ikke ha synlig effekt på vegetasjon eller faunaen i dette området. Tunnelinnslaget vil imidlertid kunne påvirke de omtalte frodige vegetasjonstypene ved Mølnelva og Jubelen. Liten negativ konsekvens.

Kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap

Bygging av ny veg medfører at kulvert ved Sørrelva ødelegges for å gi plass til ny veg. I konsekvensutredningen nevnes denne samt annen kulvert ved Djeveldypet. Det er også flere oppmurte kulverter på Sørkjossiden. Kanonbatteriet fra 2. verdenskrig ved Mølnelva blir liggende midt i den framtidige vegen og ødelegges. Det verneverdige industriområdet på sjøsiden av vegen berøres ikke direkte, men påvirkes negativt av de store veginngrepene som forårsakes av tunnelpåhugg og store skjæringer. Avbøtende tiltak: Vurdere gjenbruk av stein fra kulvert ved Sørrelva ved tunnelpåhugg ved Sørkjosen.

Naturressurser

Landbruk:

Området fra Langlia til Langslett karakteriseres som en tradisjonell jordbruksbygd der det tidligere jordbrukslandskapet er i ferd med å gro igjen. Mindre områder holdes fortsatt i drift og blir noe påvirket av breddeutvidelse av veg. Avbøtende tiltak: Vurdere slake skråninger inn mot veg for å ivareta mest mulig landbruksjord.

Reindrift:

Det er både positive og negative konsekvenser som følger av vegtiltaket. En registrert flyttled lengst vest blir vesentlig berørt av vegtiltaket. Flyttleden er i dag ikke i bruk fordi den er stengt av et plantefelt. Vegen blir liggende på en stor fylling med en helling på 1 til 1,5m, dvs. at ved 1 m. høyde strekker fyllingsfot seg ut 1, 5m. Fyllingshøyden øker gradvis og er på det meste ca. 17 -18 meter ved profil 5100 innerst i det lille dalsøkket, noe som forårsakes av bratt skrånende terreng. Fyllingshøyden reduseres raskt opp mot profil 5250.

Fyllingshøyden stiller krav til bruk av rekkverk på strekningen. Vegtiltaket vil fungere som en barriere for mulig reintrekk. Bruken av reindrivingsleden er opphørt grunnet etablering av et plantefelt, se figur 16, og vil derfor ikke føre til ytterligere negative konsekvenser for reindriften. Like øst for denne flyttleden går en parallell flyttled. Ny tunnel vil fjerne trafikken fra eksisterende E6. Tunnelpåhugget er etablert i yttergrensen av denne registrerte leden. Fjerning av trafikk på eksisterende E6 vil forbedre forholdene for reintrekk.

Flytte- og trekkleden øst for Veibrink representerer de viktigste arealene for reindriften. Forholdene her blir vesentlig forbedret ved at trafikken langs E6 fjernes og legges i tunnel. I tillegg foreslår vi at veg fra Veibrink mot Sørrelva tilbakeføres til naturen alternativt kun

oppretholdes for gående og syklister i sommersesongen, noe som gir ytterligere positive konsekvenser for reindriften. Avbøtende tiltak: Påhuggsområde for tunnel sikres med viltgjerde.

Plantefelt:

Deler av plantefeltet i området blir berørt av ny vegtrasé, se figur 16 og må innløses. Forslag til detaljreguleringsplan for ny E6 Langslett - Sørkjosen

Masseforekomst:

Den registrerte masseforekomsten blir ikke direkte berørt av veganlegget.

Høgspenledning og lavspenledning

Ny vegtrasé kommer i berøring med høgspen- og lavspenledning. Vi foreslår følgende; På strekningen Langlia - Langslett/kryss fv. 866 vil gatelys stå på oversiden av vegen slik som i dag. Det er satt av tilstrekkelig areal for gatelys. På sjøsiden av vegen etableres en ny trase for lavspent strøm. Lavspent skal forsyne hus langs vegen med strøm. Tiltak vil i hovedsak være stolper med tilhørende ledningsnett. Høgspenledning øst for kryss ved Langslett. En mast må flyttes, omlegginger av høgspenledningen er vurdert sammen med netteier gjennom felles befarings. En stolpe 500 meter øst for kryss ved fv. 866 må flyttes. En ny kraftledningstrase ledes opp mot tunnelpåhugg ved Sørrelva. En mindre transformator i kraftledning i Sørkjosen må flyttes grunnet vegtiltaket. Ny trasé framgår av reguleringsplantegningene. Omlegging er avklart med netteier.

Vannledning fra Sikkajokk kraftverk

Sikkajokk kraftverk ligger nært vegen. Vann fra kraftproduksjon slippes ut i ledning under dagens veg. Utvidelse av ny veg gjør at ny ledning sannsynligvis må etableres. Utskiftning må skje i samarbeid med røreier, Ymber AS. Vannledning ligger ved profil 2450. Det er satt av ekstra areal for et eventuelt skifte av rørledning.

Skulptur – stakebåt

Det etableres et kryss for tilkoping til tidligere E6 ved inngangen til Sørkjosen. Kryssløsningen gjør at skulpturen “Stakebåt” må finne en ny plassering. Ny plassering må avklares med Nordreisa kommune.

Støy

Generelt om støy:

For å lette forståelsen av støyberegningene gis en kort innføring i sentrale begreper og måleenheter. Beregningsmessig fordobling av støy er 3 dBA. For at støyen skal oppleves som en fordobling må vi normalt opp i en økning på ca. 10 dBA. Dette vil variere fra person til person. For hver dobling av avstanden fra støykilde til beregningspunkt, vil ekvivalent støynivå teoretisk avta med 3 dBA. På grunn av markdemping vil forskjellen i praksis som regel bli større. Den minste hørbare forskjell er ca. 3dBA.

Normalt støynivå i ulike situasjoner:

- Oppholdsrom, stue ca. 40 dBA.
- Diskusjon, 4 – 5 personer ca. 60 dBA.
- Popkonsert ca. 110 dBA.
- Jetfly ved avgang 125 dBA.

Trafikkstøy har et stadig skiftende lydnivå. Det er mest praktisk å beskrive støyen over en viss tidsperiode med et tall. Et slikt mål vil være det enkleste ved beregning av støynivåer, og det har en klar sammenheng med den subjektive forstyrrelsen. Det er funnet mest hensiktsmessig å benytte måleenheten ekvivalentnivå for å uttrykke dette. Ekvivalentnivået beskriver således en

form for lydnivåets middelværdi i en bestemt tidsperiode. Lyden er et veid ekvivalentnivå, hvor kvelds- og nattstøy er tillagt større vekt enn dagstøy.

Beregningsmetodikk:

Beregningene er utført av EDB programmet NovaPoint STØY. Støy beregnes ut fra angitte inngangsdata. Inngangsdata er framskrevet ÅDT (framtidig trafikkgrunnlag), ÅDT tunge kjøretøy og fart. Beregningene utføres i en digital terrengmodell.

Beregningsresultater:

Beregningene viser at det ikke vil være behov for støytiltak langs vegstrekningen.

Beregningsresultatene er vist på tegningene i tegningsheftet. Det er utarbeidet støysonekart for hele strekningen.