



Statens vegvesen



DETALJREGULERINGSPLAN

Ny E6 Langslett - Sørkjosen

Nordreisa kommune

TEKNISKE DATA

| | |
|------------------------|-------------------|
| Fra profil: | 2000 - 11050 |
| Dimensjoneringsklasse: | S2 |
| Fartsgrense: | 80 km/t |
| Trafikkgrunnlag (ÅDT): | 1400/2000 år 2038 |

Planforslag til politisk behandling

Region nord

September 2012



Innhold

| | |
|--|----|
| 1 Innledning..... | 3 |
| 2 Bakgrunn for planforslaget..... | 5 |
| 2.1 Planområdet..... | 5 |
| 2.2 Hvorfor utarbeide forslag til reguleringsplan for Reisafjellet | 6 |
| 2.3 Målsettinger for planforslaget og for ferdig vegprosjekt..... | 7 |
| 2.4 Planstatus for området..... | 8 |
| 3 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold | 9 |
| 3.1 Beliggenhet..... | 9 |
| 3.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk..... | 10 |
| 3.3 Trafikkforhold | 11 |
| 3.4 Landskap..... | 12 |
| 3.5 Nærmiljø og friluftsliv..... | 13 |
| 3.6 Naturmiljø..... | 13 |
| 3.7 Kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap | 14 |
| 3.8 Naturressurser..... | 16 |
| 4 Beskrivelse av planforslaget | 19 |
| 4.1 Forutsetninger og standardvalg | 19 |
| 4.1.1 Kjøreveger og tunnel | 19 |
| 4.1.2 Løsninger for gående og syklende..... | 21 |
| 4.2 Strekningsvis beskrivelse av planforslaget | 23 |
| 4.3 Planlagt arealbruk | 27 |
| 4.4 Grunnforhold..... | 27 |
| 4.5 Geologi | 28 |
| 5 Virkninger av planforslaget | 32 |
| 5.1 Framkommelighet | 32 |
| 5.2 Samfunnsmessige forhold - Veibrink..... | 32 |
| 5.3 Avlastet veg og forslag til omklassifisering..... | 34 |
| 5.4 Naboskap..... | 35 |
| 5.5 Byggegrenser | 37 |
| 5.6 Landskap/bybilde | 37 |
| 5.7 Nærmiljø/friluftsliv | 38 |
| 5.8 Naturmiljø..... | 38 |
| 5.9 Naturmangfold | 39 |
| 5.10 Kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap | 43 |
| 5.11 Naturressurser..... | 43 |
| 5.12 Høgspenteledning og lavspenteledning..... | 44 |
| 5.13 Vannledning fra Sikkajokk kraftverk..... | 44 |
| 5.14 Skulptur – stakebåt..... | 44 |
| 5.15 Støy..... | 45 |

| | |
|---|----|
| 6 ROS-analyse | 46 |
| 6.1 Rasfare | 46 |
| 6.2 Flomfare | 46 |
| 6.3 Ulykkesrisiko | 46 |
| 6.4 Forurensning | 49 |
| 6.5 Ytre miljøplan, liste over punkter | 49 |
| 7 Sammendrag av innspill | 51 |
| 8 Grunnerverv | 54 |
| 8.1 Generelt om grunnerverv | 54 |
| 8.2 Adresseliste inkludert grunneierliste | 54 |
| 9 Andre dokumenter | 58 |
| 9.1 Forslag til reguleringsbestemmelser | 58 |
| 9.2 Forslag til plankart | 61 |
| 9.3 Illustrasjonsplan | 61 |

1 Innledning

Forslag til detaljreguleringsplan etter plan- og bygningslovens § 12-3 er utarbeidet av Statens vegvesen Region nord med hjemmel i plan- og bygningslovens § 3-7, og etter avtale og samarbeid med Nordreisa kommune. Statens vegvesen er ansvarlig for saksbehandlingen av planforslaget fram til oversendelse til kommunen for politisk behandling og vedtak.

Reguleringsplanforslaget bygger på vedtatt kommunedelplan for ny E6 Langslett – Sørkjosen, Nordreisa kommune. 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. Det har vært møter og kontakt med fylkesmannens miljøvernavdeling, NVE, kystverket, fylkeskommunens kulturvernavdeling, reindriftsforvaltningen og reinbeitedistrikt. Det 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 vil det bli arrangert et nytt folkemøte på Reisafjord hotel. Dette møtet holdes 18. april kl. 1800 – 2000.

Organisasjonsstruktur/prosjektgruppe:

Stein J. Johansen, utbyggingsavdelingen, prosjekteier

Gudmund Løvli, Alta vest, prosjekteier

Bjørn Tore Olsen, planleggingsleder

Ola Skarstein, vegplanlegger

Ole Andre Helgaas, geoteknikk, grunnforhold

Jan Hugo Hanssen, grunnerverv

Andreas Persson, ingeniørgeolog

Ingunn Syrstad, Alta vest

Gunhild Rosenfeld, landskapsarkitekt

Stein Jaatun, Troms fylkesavdeling

Rune Benonisen, Nordreisa kommune

Roy Jørgensen, Nordreisa kommune

Kontaktpersoner i Statens vegvesen og kommunen:

Statens vegvesen Region nord v/ Bjørn Tore Olsen, tlf: 755 52827

Epost: bjorn.tore.olsen@vegvesen.no

Nordreisa kommune v/ Rune Benonisen tlf: 777 70768

Epost: rune.benonisen@nordreisa.kommune.no

Forslag til reguleringsplan for ny E6 Langslett – Sørkjosen, sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i perioden 19. mars – 7. mai 2012 på følgende steder:

- * Nordreisa kommune, servicekontoret, sentrum 17, 9151 Storslett
- * Storslett trafikkstasjon, Sentrum 33, 9156 Storslett
- * Internett: www.vegvesen.no/vegprosjekter
www.nordreisa.kommune.no

Høringsfristen settes til 7. mai. Merknader sendes til Statens vegvesen, postboks 1403, 8002 Bodø eller til firmapost-nord@vegvesen.no

Forslag til reguleringsplan forventes vedtatt i løpet av våren 2012. Vedtatt reguleringsplan kan påklages etter § 1-9 i plan- og bygningsloven.

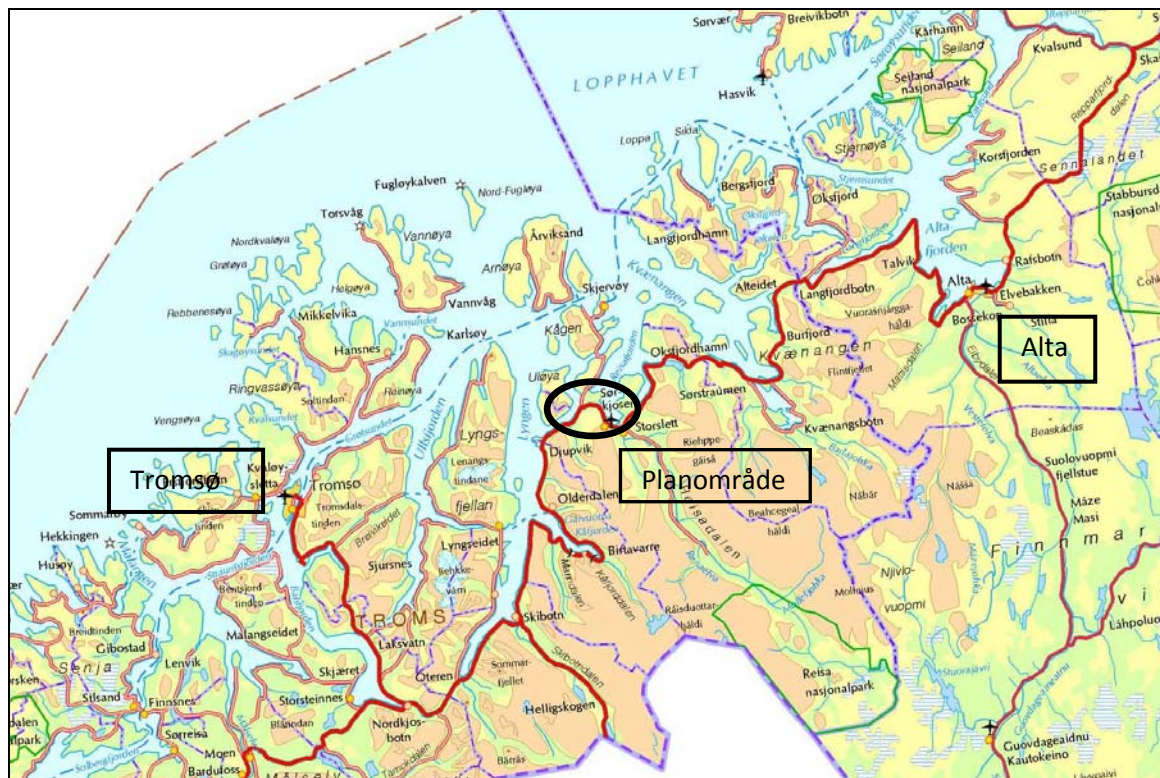
2 Bakgrunn for planforslaget

Strekningen ligger i Nordreisa kommune og inngår i rutevise utredninger 8b mellom Nordkjosbotn og Kirkenes. Vegstrekningen tilfredsstillende ikke dagens vegstandard, og det er stort behov for ombygging og oppgradering til en moderne, framkommelig og trafikksikker veg som tilfredsstillende dagens krav til riksveg. Prosjektet omfatter bygging av ny veg, tunnel og utbedring for strekningen E6 Langlia-Sørkjosen.

Prosjektet er omtalt i NTP 2010-2019.

2.1 Planområdet

Planområdet ligger i Nordreisa kommune i Troms fylke, ca. 10 mil fra fylkesgrensa til Finnmark. Storslett er kommunesenteret i Nordreisa kommune. Tettstedet Sørkjosen ligger 4 – 5 kilometer nordvest for Storslett. Planområdet er mellom Langlia og Sørkjosen. Planstrekningen er ca. 9 kilometer lang, herav en tunnel på ca. 4,6 km.



Figur 1. Planområdets beliggenhet.

2.2 Hvorfor utarbeide forslag til reguleringsplan for Reisafjellet

Dagens veg har stedvis dårlig horisontal- og vertikalkurvatur med kraftig stigningsforhold kombinert med dårlig kurvatur som innebærer en flaskehals spesielt for tungtransporten vinterstid. Enkelte partier har en stigning på hele 9 %. Problemet er størst over Reisafjellet (Stamvegutredningen 8b, 2006;12).



Figur 2. Oppe på Reisafjellet like før nedfart mot Sørkjosen.

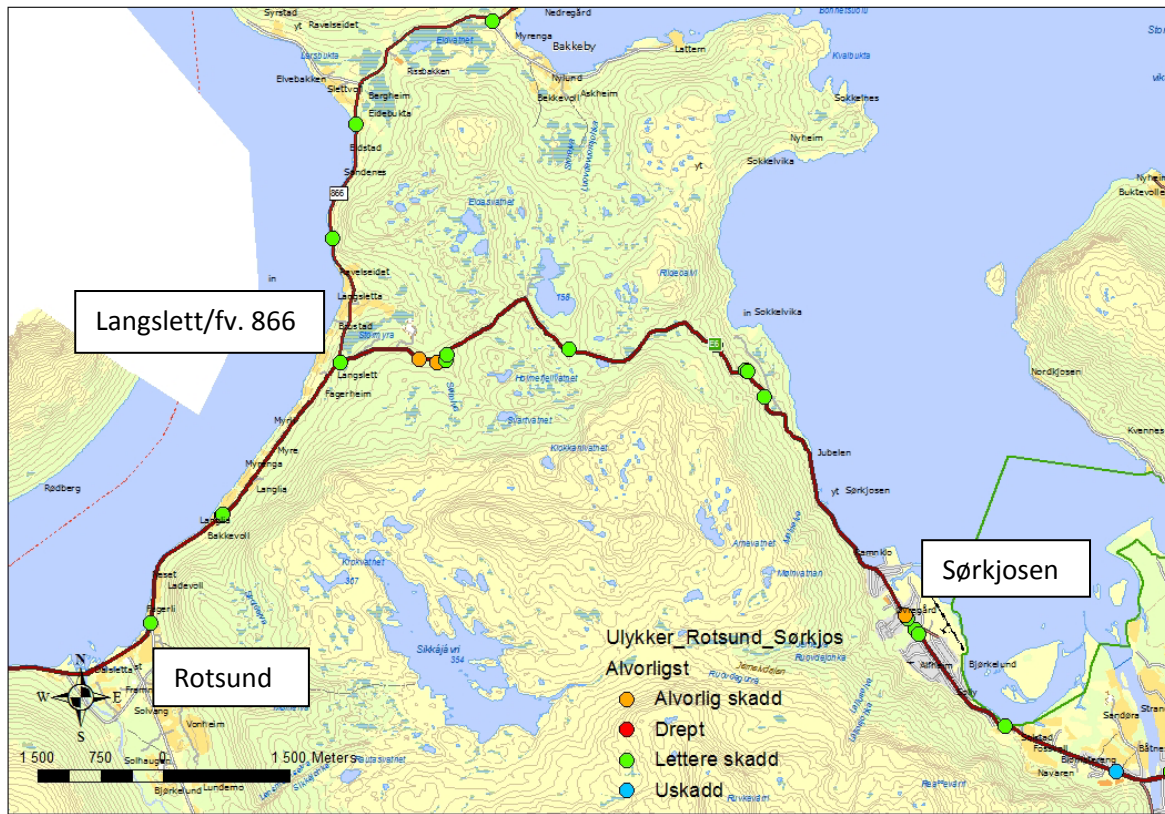


Figur 3. Krappe svinger ned mot Sørkjosen.



Figur 4. Krappe svinger og nedsatt hastighet ned mot Sørkjosen.

Deler av vegstrekningen er ulykkesutsatt. I kartgrunnlaget nedenunder vises ulykker fra år 2000 og fram til i dag.



Figur 5. Ulykker fra år 2000 og fram til i dag.

2.3 Målsettinger for planforslaget og for ferdig vegprosjekt

Formålet med planen er å legge til rette for bygging av ny veg med forbedret framkommelighet og økt trafikksikkerhet. 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
- ☐ Færre konflikter med reindriften

2.4 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 $\pm 10\%$.

Krav til ekstern kvalitetssikring av kostnadsanslag slår inn ved 750 mill. Kravet innebærer at en ekstern aktør tar en gjennomgang og kostnader og usikkerhet før prosjektet fremmes som bevilgnings sak til Stortinget. Stortinget avgjør på dette grunnlaget om midler til vegprosjektet tildeles gjennom behandling av de årlige statsbudsjettene.

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.

3 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

Fra Langlia og fram til krysset med fv. 866 ved Langslett går vegen stort sett langs sjøen uten stigninger. Fra Langslett stiger vegen til 225 moh. over Reisafjellet før den igjen går ned langs sjøen til Sørkjosen uten stigninger.

Dagens vegstandard i planområdet er preget av kraftig stigning og krappe svinger. Den dårlige vegstandarden har medført at det er anbefalt hastighet 40 km/t på korte strekninger. Deler av vegstrekningen er også ulykkesutsatt.

I begge ender av planområdet er det randbebyggelse tett inn til dagens veg.

Planens utstrekning er blitt redusert i løpet av planarbeidet. I området fra Rotsund mot Langlia er det funnet kvikkleire. En avklaring av grunnforholdene er tidkrevende og dersom vi skal klare å opprettholde progresjon iht. handlingslingsprogrammet for 2010 – 2014 forutsetter dette en deling av planforslaget. Planforslaget deles, og området fra Rotsund til Langlia tas ut av planen, og vil bli sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn senere. I denne omgang fremmes planforslag fra Langlia til Sørkjosen havn. Deling av planforslaget påvirker ikke formålet med vegprosjektet som i hovedsak dreier seg om å løse framkommelighetsutfordringen over Reisafjellet.

3.1 Beliggenhet

Planområdet ligger i Nordreisa kommune i Nord-Troms. Vegen går langs sjøen med spredt randbebyggelse på begge sider av vegen fram til kryss der E6 møter fv. 866. Fra krysset stiger vegen sakte opp mot Sørvelva, før ny veg går inn i en 4,6 km lang tunnel. Tunnelen går fram til Ytre Sørkjosen hvor ny veg passerer Mølnelva og fortsetter fram til molo i Sørkjosen.

Reguleringsplan fra Langlia til Sørkjosen vil bli sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i løpet av mars måned.



Figur 6. Planområdet.

Massedeponi:

Vegprosjektet har et samlet masseoverskudd på ca. 350.000 m³. Det vil bli fremmet et forslag til reguleringsplan for deponi og massetak ved Langslett. Statens vegvesen betrakter denne løsningen som en reserveløsning, fordi Nordreisa kommune arbeider med en avklaring av deponiområder ved Sørkjosen havn samt noen andre tiltak. Foreløpige signaler fra Nordreisa kommune tyder på et samlet massebehov på mellom 300 000 – 350 000 m³. Formålet er å sikre en samfunnsmessig utnyttelse av steinmasser fra tunnel.

Nordreisa kommune viser til at det fortsatt er en del usikkerhet knyttet til planavklaringene til disse delprosjektene. Statens vegvesen må derfor ha en sikkerhet for lagring av framtidige tunnelmasser. Et deponi og massetak ved Langslett gir nødvendig sikkerhet for lagring av overskuddsmasser med mulighet for senere uttak av steinmasser.

3.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Langlia – Langslett:

E6 går langs østsiden av fjorden. Det er noe spredt boligbebyggelse fra området Langlia til Langslett. Randbebyggelsen ligger på begge sider av vegen. Noen boliger benyttes kun som fritidshus. Vegstrekningen har mange avkjørslers. Det blir ingen vesentlige endringer av dagens arealbruk annet enn arealbehov for breddeutvidelse av veg. Mindre områder med landbruksjord grenser til dagens veg og blir noe berørt.

Langslett – Sjørelva

Fra kryss ved fv. 866 etableres ny veg. Det er registrert et elgtrekk i området og to reindrivingsleder. Bruken av den vestligste reindrivingsleden er opphørt grunnet etableringen av et plantefelt. Ny veg blir liggende på en stor fylling i dalsøkket og tilfører derfor en ytterligere barriere for at reindrivingsleden skal kunne benyttes i framtiden.

Det går en parallell reindrivingsled like ved. Ny veg går inn i tunnel og fjerner trafikkgrunnlaget på E6 fra denne reindrivingsleden. Ved fjerning av trafikkgrunnlaget vil forholdene for framtidig reintrekk bli bedre.

Reisafjellet:

Veibrink oppe på Reisafjellet er et populært utfartsområde og er stedets tydeligste profil utad. Utsikten fra Veibrink mot Reisafjorden er en turistattraksjon, og har i tillegg betydning for de som bor og ferdes i området. Veibrink er også et viktig utsalgssted for samiske produkter om sommeren.

Den viktigste reindrivingsleden for rein passerer like øst for Veibrink. Trafikken forsvinner fra dette området, noe som bedrer forholdene for reindriften. Veibrink vurderes som det viktigste området for reindriften.

Sørkjosen – Jubelen

I området fra Sørkjosen til Jubelen er det spredt bebyggelse i hovedsak på oversiden av vegen. To mindre kaianlegg på hver side av Mølnelva er lokalisert langs strekningen. Det er få boliger i dette området. Med unntak av en bolig blir alle boligene liggende langs avlastet riksveg, noe som bidrar til et bedre nærmiljø.

3.3 Trafikkforhold

Strekningen ligger i Nordreisa kommune og inngår i rutevisetredninger 8b mellom Nordkjosbotn og Kirkenes. Dette er en strekning som ikke tilfredsstillers dagens vegstandard. E6 er den viktigste transportåren for næring og turisttrafikk til og fra Finnmark og er den eneste vegforbindelsen gjennom Norge mellom Finnmark og det øvrige Nord-Norge. Gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT) er ca. 1700 kjøretøy pr. døgn i 2009. Fv. 866 har en ÅDT på litt over 600 kjøretøy, 450 av disse kjøretøyene er lokaltrafikk mellom Nordreisa og Skjervøy. Tungtrafikkandelen er på 15 %.

Trafikktallene på planstrekningen og fv. 866 er fra 2009. Trafikkøkningen er beregnet i effekt med basis i fylkesvise vekstindikatorer. Det forventes følgende trafikkutvikling fram mot år 2038:

| Trafikktall for år | E6 Langli-Langslett | Fv. 866 Skjervøy-Langslett | E6 Reisafjellet/tunnel |
|--------------------|---------------------|----------------------------|------------------------|
| 2009 | 1235 | 615 | 1700 |
| 2038 | 1400 | 710 | 2000 |

Figur 7. Eksisterende og framskrevne trafikktall.



Figur 8. Trafikktall og trafikkfordeling på vegstrekningen.

3.4 Landskap

Landskapet i prosjektområde hører til landskapsregion 32, Fjordbygdene i Nordland og Troms, og er basert på NIJOS sin inndeling av Nasjonalt referansesystem for landskap. Landskapet blir innenfor denne kategorien beskrevet som:

“Det er fjordtrauet som er hovedform samt kulturpreget som binder regionen sammen. Mest utbredd er avrunda fjellformer, med bl.a. Lyngenmassivet som har alpint preg med spisse fjelltopper og svært bratte fjellsider. Av størst betydning for kulturpåvirkningen er den smale strandflata mellom fjorden og fjellet, her er det stedvis store morene- og strandavsetninger.”

Landskapet i prosjektområde består av to fjordlier med noe landbruk og skog, og det mellomliggende fjellpartiet som må betegnes som lågfjell. Dette gir følgende landskapsrom:

Landskapsrom: Langlia – Langslett

Landskapsrom: Sørelva

Landskapsrom: Sørkjosen



Figur 9 Landskapsrom.

Landskapsrom Langlia – Langslett:

Landskapsrommet omfatter fjellia, strandflatene med kulturlandskap og bebyggelse samt en del av fjorden. Landskapet er ensartet med skogkledd bratt fjellside og gammel dyrka jord på oversiden av vegen og delvis ned mot fjorden. Bebyggelsen ligger på begge sider av vegen og har en typisk gjenreisingsarkitektur. Nede ved fjorden ligger en del naust.

Landskapsrom Sørelva:

Landskapsrommet har en noe mer lukket karakter. Karakteristisk for området er dalen som Sørelva

har dannet, trang og bratt øverst og gradvis åpnere ned mot det store grustaket, Stormyra og ned mot fjorden. Fjellsidene er skogkledde og dalbunnen består av myrdrag og skogkledde fjellknauser før den flater ut ved Stormyra. Dagens veg slynger seg gjennom landskapet i svinger og krysser Sørrelva på en bro som går over i høye tørrsteinsmurer på begge sider.

Landskapsrom Sørkjosen:

Landskapsrommet omfatter den nordvendte fjellsida som stiger bratt opp fra fjorden uten strandbrem. Bebyggelsen i Jubelen har et ensartet preg. Fjellsida er dramatisk med fossefallet Brudesløret som et kjent landemerke. De gamle bryggene bidrar også til landskapets karakter. Generelt for landskapet er et stort landskapsrom med store trekk.

3.5 Nærmiljø og friluftsliv

Temaet nærmiljø og friluftsliv gir en beskrivelse av eksisterende bruk av arealene langs eksisterende veg. En mer utdypende beskrivelse framgår av vedtatt kommunedelplan, kap 4.3.2 Nærmiljø og friluftsliv.

På strekningen fra Langlia til kryss ved fv. 866 er det randbebyggelse hvor enkelte hus ligger svært nær vegen. Ved Langslett er det registrert noen turstier opp mot fjellet. Det går også en sti/traktorvei opp langs Sørrelva mot fjellet. Skogen og fjellet brukes til turer sommer og vinter, og til bærplukking om høsten. Turstiene er ikke mye i bruk.

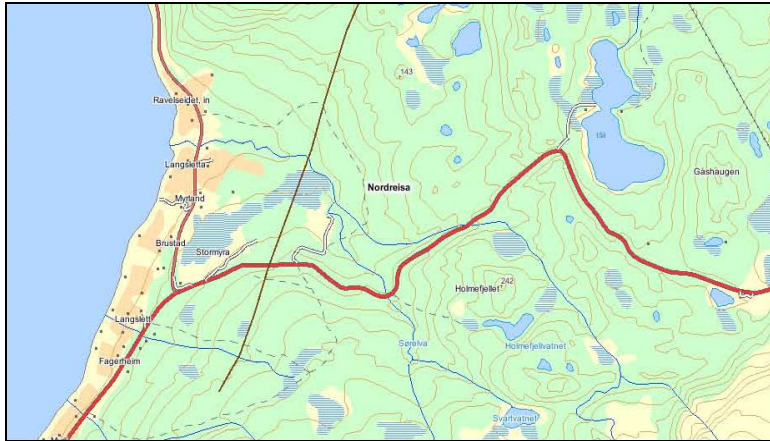
Veibrink oppe på Reisafjellet er et populært utfartsområde og blir mest brukt om vinteren og våren. Veibrink er stedets tydeligste profil utad, og er et viktig utfartsområde for lokalbefolkningen, samt at det har betydning som en turistattraksjon om sommeren.

Fra Jubelen og inn mot Sørkjosen er det spredt randbebyggelse langs eksisterende veg.

3.6 Naturmiljø

Kryss E6 x fv. 866 ved Langslett:

Det går et elgtrekk på strekningen 1 km nord- og sør for dette krysset. Det er registrert 3 elgpåkjørsler i perioden 1992 – 2002 der dyrene har måttet avlives. Elgtrekket framgår symbolsk av naturbasen. I utredningen fra NINA vises det til at elgen trekker over et bredt område fra ca. 1 km på hver side av krysset ved Langslett.



Figur 10. Elgtrekk, Naturdatabase, direktoratet for naturforvaltning.

Sørelva – Veibrink:

Området ved Sørelva er i hovedsak karakterisert av bjørkelyng og bjørkeskog uten innslag av sjeldne arter. I området finnes også små næringsfattige myrer uten sjeldne arter, samt spredte marginale høgstaudebjørker langs bekkene. Verdien av området er vurdert til liten.



Figur 11. Sørelva nedenfor kulvert. Bilde; Linda Hansen.

I løvskogområdet fra Brudsløret ned til Sørkjosen finner man flere vanlige arter som svarthvit fluesnapper, gråfluesnapper, rødvingetrost, gråsisik og kjøttmeis. Nede ved bebyggelsen i Sørkjosen hekker det både fiskemåse, tjeld, rødstilk og linerle. Verdien av området er vurdert til liten.

3.7 Kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap

Langlia – Sørelva:

Området fra Langlia til Langslett kan karakteriseres som en tradisjonell jordbruksbygd, der deler av

kulturlandskapet er i ferd med å gro igjen. Gårdsbebyggelsen er stort sett fra etter krigen og er konsentrert til en smal strandflate og ligger delvis i nærføring med eksisterende E6. Troms fylkeskommune vurderer det som lite sannsynlig at kulturminner kan bli berørt. E6 krysser flere små elver. Ved Sørelva ligger tidligere oppmurte kulverter og gamle veislynger.



Figur 12 og 13. Kulvert ved Sørelva. Bilder: Linda Hansen.

Den oppmurte kulverten ved Sørelva forsvinner som følge av nytt veganlegg. Ny kulvert etableres med betydelig større åpning tilpasset flom og ekstremvær, etter krav fra NVE.

På sørsiden av Mølnelva og på sjøsiden av eksisterende E6 ligger et eldre verneverdig industriområde bestående av lagerbygninger, kaianlegg, en eldre butikk og meieri. Litt lenger nord for tunnelpåhugg langs avlastet riksveg ligger en gammel lagerbygning på pæler ut i sjøen. Lagerbygningen forteller mye om kulturhistorien i området.

Området defineres som et helhetlig kulturmiljø og har kulturhistorisk interesse. Troms fylkeskommune viser til at dersom planen berører bryggene og butikken i Sørkjosen må bygningene med et område rundt avsettes som en hensynssone med bestemmelser om at bebyggelsen vernes, istandsettes og at vedlikehold skal skje etter antikvariske prinsipper.



Figur 14. Deler av verneverdige brygger til venstre, rester av tysk kanonbatteri fra 2. verdenskrig til høyre.

Like på oversiden av eksisterende veg, i bratt terreng ligger et tysk kanonbatteri fra 2. verdenskrig. Sammen med stedets historie fra 2. verdenskrig representerer området et helhetlig kulturmiljø, som beskjæres av eksisterende E6.

3.8 Naturressurser

Landbruk:

Det er noen mindre områder langs vegen med dyrket jord. Den dyrka jorda blir noe berørt grunnet breddeutvidelse av veg.



Figur 15. Landbruksareal.

Landbruksaktiviteten på strekningen er i stor grad opphørt, og det tidligere kulturlandskapet er i ferd med å gro igjen.

Reindrift:

Det drives aktivt reindrift innenfor planområdet. Reindriften er inndelt i en rekke årstidsbeiter. Det er behovet for ulike beiteplanter til ulike årstider som bidrar til dette. Årstidsbeitene kan befinne seg langt fra hverandre, og det er derfor behov for trekk- og flytteleier slik at reinen kan utnytte de ulike beiteområdene. Trekk- og flytteleier følger eldgamle spor bestemt av topografi med mer.

Planområdet ligger innenfor reinbeitedistrikt 36 sine grenser, men også reinbeitedistrikt 39 berøres fordi reinen trekker gjennom området. Videre følger en kortfattet beskrivelse av reinbeitedistriktenes aktiviteter.

Reinbeitedistrikt 36:

Distriktets areal ligger innenfor Nordreisa og Kåfjord kommuner. Det tradisjonelle flyttemønsteret med utflytting fra distrikt 36 om høsten og innflytting om våren er opprettholdt. Reisafjellet ligger innenfor sommerbeite til distriktet. Reinen beiter vanligvis ikke så langt ned som til E6. Reisafjellet benyttes også til høstbeite for rein med unntak av området fra Stolvannet og ned mot Rotsund.

På østsiden av Reisafjellet like øst for Veibrink går en flytteled som vurderes som særlig viktig. Flytteleden benyttes om våren og anvendes som trekkveg om høsten. Flytting over E6 skjer i perioden april/mai. Statens vegvesen er behjelpelig med å stoppe trafikken i denne korte perioden. Ved Sørrelva er det registrert to reindrivingsleder.

Reinbeitedistrikt 39:

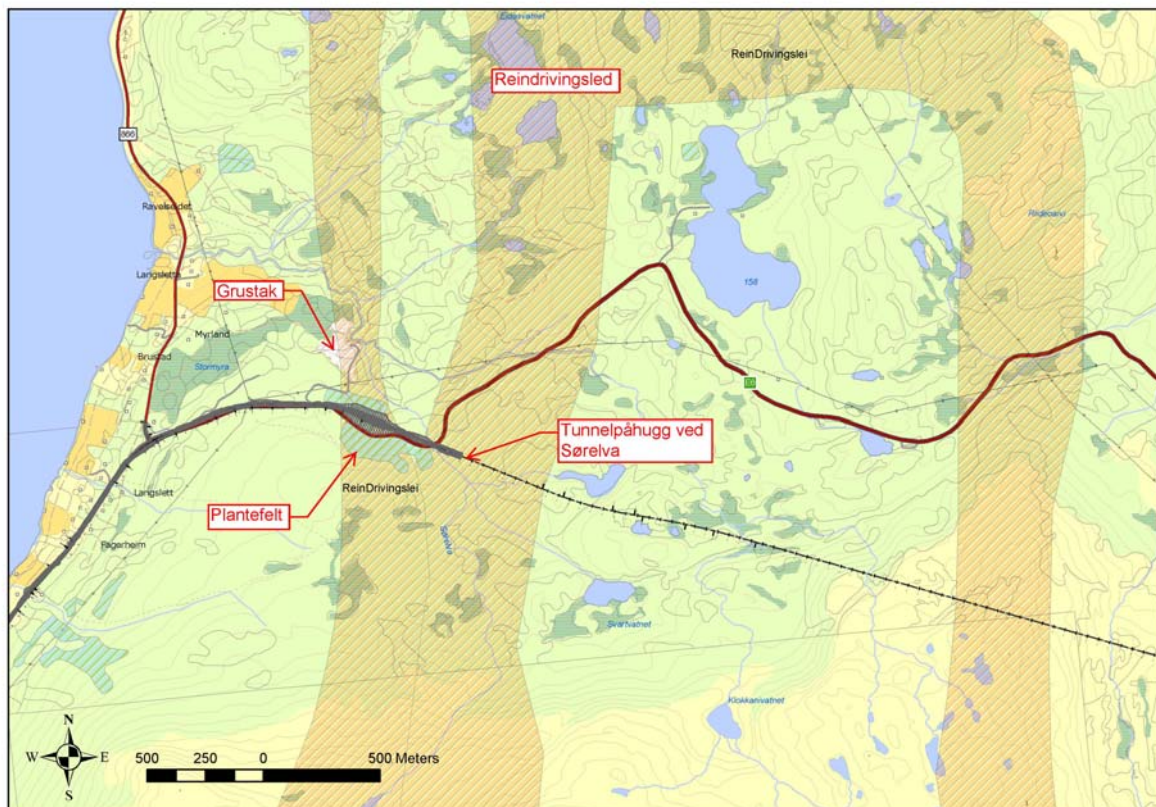
Rein tilhørende distrikt 39 trekker gjennom hele distrikt 36 om høsten og våren fra vinterbeitene i Indre Finnmark til sommerbeitene på Arnøy og Kågen og tilbake. Området ved Reisafjellet blir derfor benyttet til trekk- og drivingsled.

Distriktet har et sperregjerde for strekningen Sokkelvik – Langslett. Formålet med gjerdet er å samle flokken slik at kalvene stopper og finner simlene etter svømmingen fra Kågen. Reinen slippes så ut fra gjerde og trekker opp mot fjellet over et større område.

Distriktet har tilpasset seg ny flytteveg pga. store plantefelt etablert midt i den gamle flytteleden ved Sørrelva. De siste årene har distriktet flyttet ved Arnevann og ned til Veibrink hvor flokken passerer bilvegen.

Skogbruk:

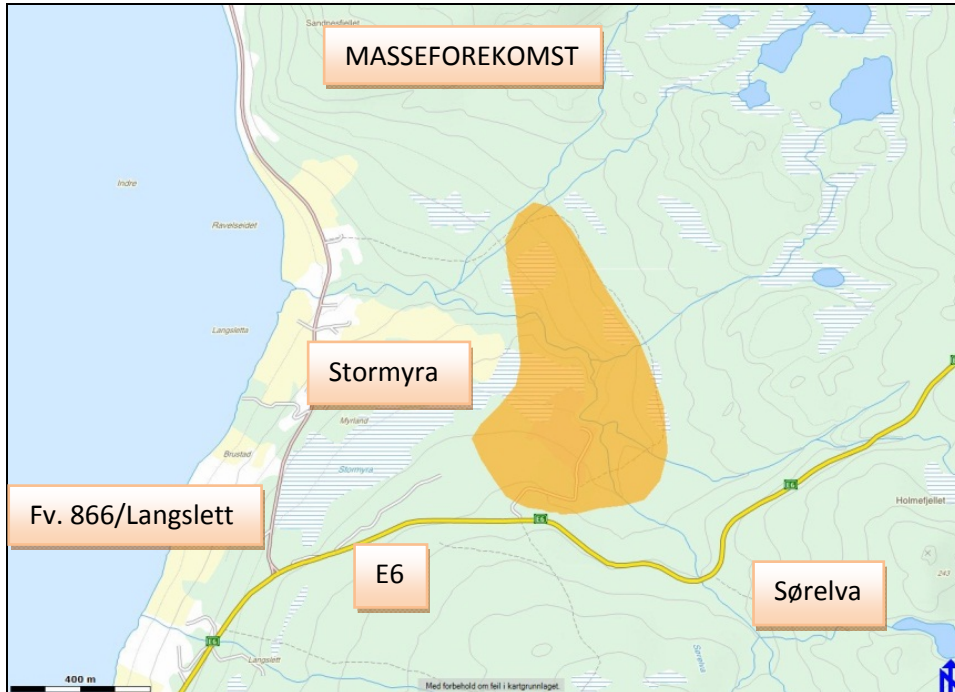
På vestsiden av Sørrelva ligger et plantefelt, se kartgrunnlag. Plantefeltet er avmerket med grønn skråstiplet skravur, se figur 15.



Figur 16. Ny veg, reindrivingsled, plantefelt og grustak.

Løsmasser:

Det er registrert en masseforekomst like nord for vegen. Geografisk utbredelse framgår av kartgrunnlaget nedenunder. Midt i denne masseforekomsten ligger et tidligere utnyttet grustak. Det er i dag ingen aktivitet i grustaket og grustaket ligger som et sår i landskapet.



Figur 17. Registrert masseforekomst ved Langslett.

4 Beskrivelse av planforslaget

4.1 Forutsetninger og standardvalg

4.1.1 Kjøreveger og tunnel

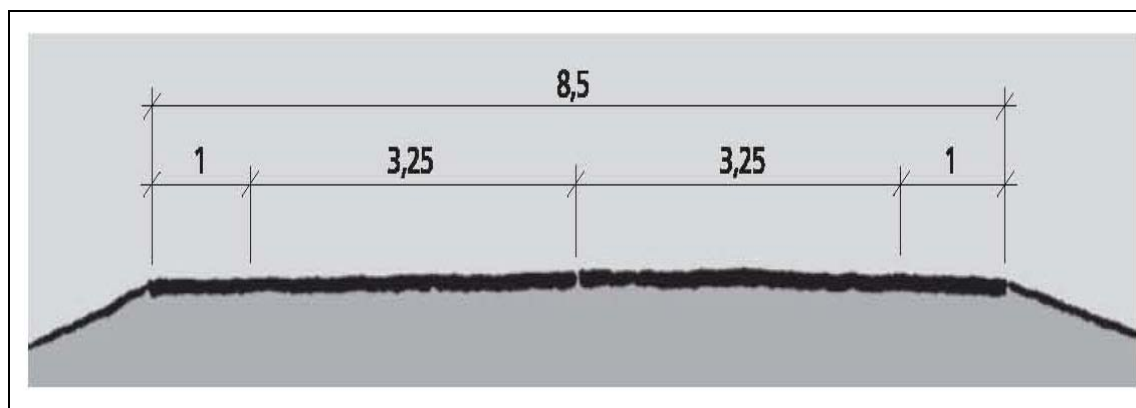
Vegutformingen framgår av håndbok 017 Vegnormaler og håndbok 021 Vegtunneler. Håndbøkene gir en detaljert beskrivelse av hvilke krav som stilles til utforming av veger, gater og tunneler. Statens vegvesen baserer valg av dimensjoneringsklasse på årsdøgntrafikk (ÅDT) i prognoseåret og områdetype.

Trafikktallene fra 2009 viser en ÅDT på rundt 1700 kjøretøy i døgnet. Trafikken er beregnet til å øke til 2000 kjøretøy i døgnet fram mot år 2038 med basis i fylkesvise vekstindikatorer. Med bakgrunn i dette har vi valgt følgende vegstandard med tilhørende kriterier som grunnlag for vegprosjektet:

| | |
|--------------------------------|---------|
| Standardklasse: | S2 |
| Vegtype: | S |
| Vegbredde: | 8,5 |
| Tunnelklasse: | B |
| Tunnelprofil | 9,5 |
| Dimensjonerende type kjøretøy: | VT |
| Maksimal stigning: | 6 % |
| Helårs bæreevne | 10 tonn |

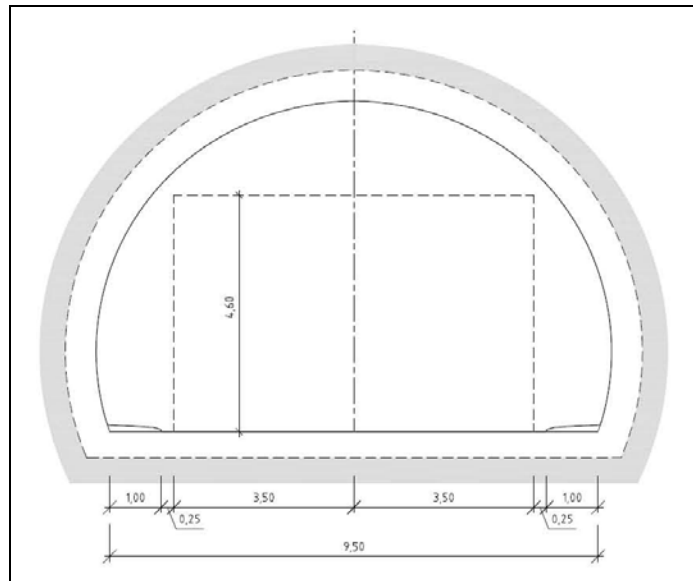
Figur 18. Standardvalg.

Denne dimensjoneringsklassen benyttes for riksveger med en årsdøgntrafikk (ÅDT) fra 0 – 4000. Vegtrafikken varierer på deler av strekningen, men variasjonen ligger godt innenfor angitte intervall. Vegen skal derfor bygges etter følgende tverrprofil:



Figur 19. Kilde Hb. 017 Vegnormaler 2008;72, nettutgave.

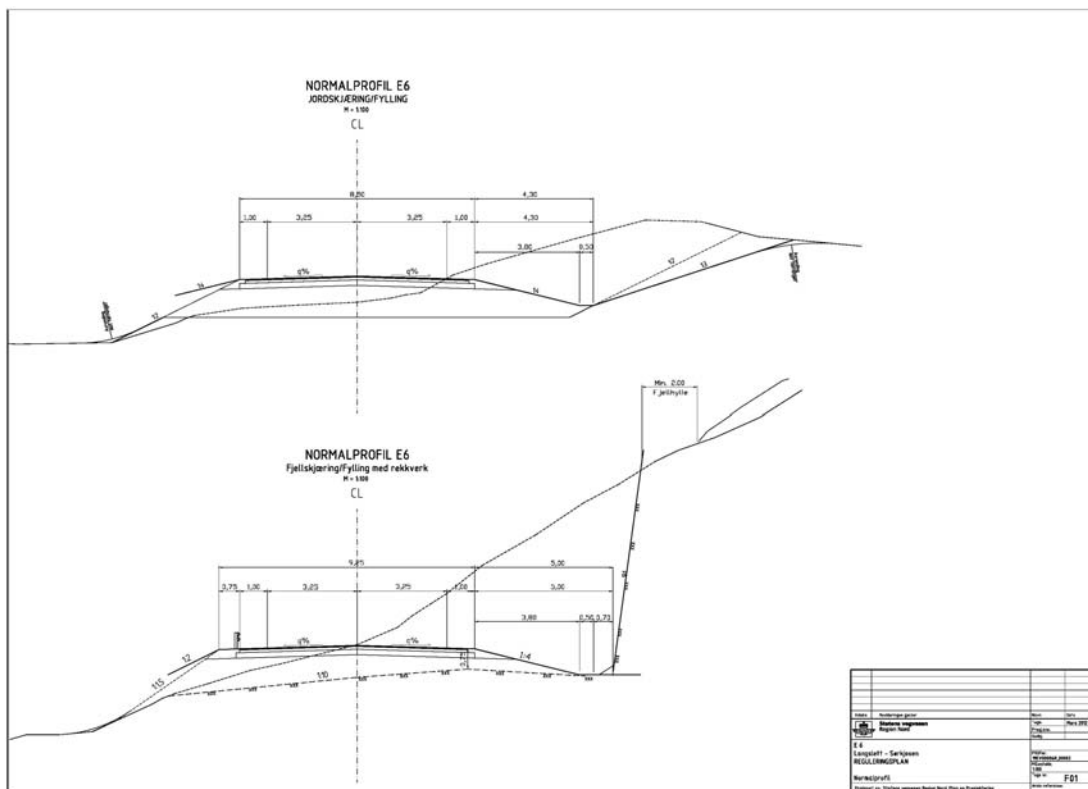
Tunnelprofil T 9,5 ligger til grunn for utforming av tunnel.



Figur 20. Tunnelprofil 9,5.

Tunnelklasse skal velges ut fra den trafikkmengde som kan forventes om 20 år etter åpning av veganlegget. Når trafikkgrunnlaget overstiger 1500 kjøretøy i døgnet og ikke overstiger 4000 kjøretøy i døgnet skal tunnelprofilen være T 9,5.

Normalprofil med jordskjæring/fylling og normalprofil fjellskjæring/fylling med rekkverk framgår av figur 21.



Figur 21. Normalprofil E6.

4.1.2 Løsninger for gående og syklende

Forutsetninger for utforming av løsninger for gående og syklende for denne vegstandarden er som følger:

Hvis ikke lokalt vegnett gir sikker og god framkommelighet for gående og syklende, kan det være behov for gang- og sykkelveg. Langsgående gang- og sykkelveg bør etableres når ÅDT er over 1000 og potensialet for gående og syklende overstiger 50 i døgnet, eller strekningen er skoleveg.

Dersom det er vanskelig å få til en egen gang- og sykkelveg, kan skulderen utvides til 1,5 m på begge sider. Denne løsningen anbefales ikke brukt som del av skoleveg. Bruk av utvidet skulder krever fraviksbehandling i regionen (Hb. 017 Vegnormaler 2008;73).

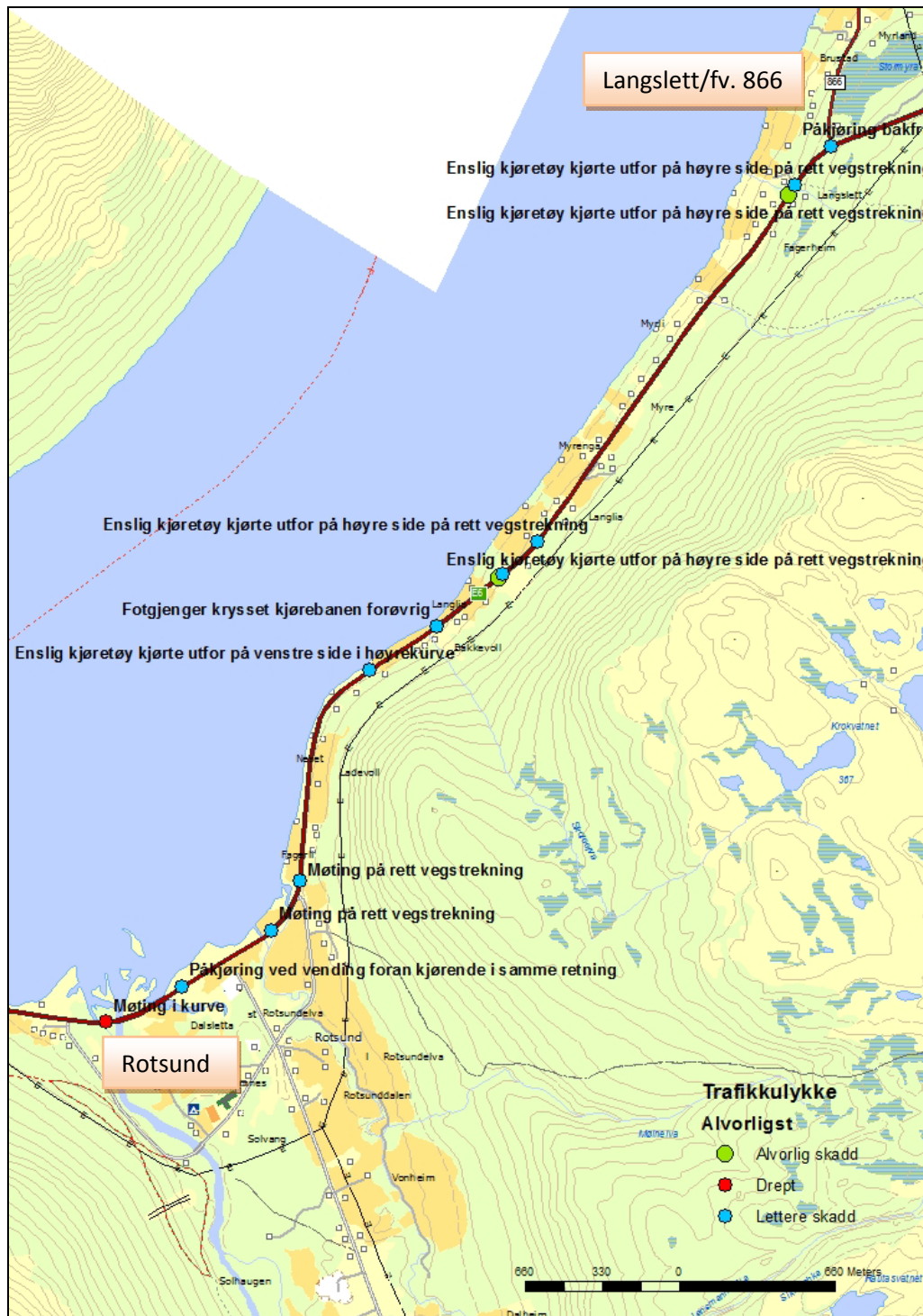
Løsninger for gående og syklende deles videre inn i tre delstrekninger, strekningene er: Langlia – Langslett, tunnel, samt veg fra tunnel mot Sørkjosen.

Langlia – Langslett:

Statens vegvesen har vurdert bygging av gang- og sykkelveg fra Rotsund gård til Langslett, blant annet ut fra hensynet til at det bor skolebarn langs vegstrekningen. Skolebarna benytter i dag buss til og fra skolen.

Det bor ca. 100 mennesker langs vegstrekningen fra Rotsund til kryss ved fv. 866. Bebyggelsen er spredt langs hele vegstrekningen. Det er ingen målpunkter for ferdsel langs vegstrekningen. Med bakgrunn i dette er det lite sannsynlig at potensialet for gående og syklende overstiger 50 i døgnet. Trafikktallene er lave. Dagens vegbredde viser i tillegg store variasjoner og vegskulder er tilnærmet fraværende. Ny veg blir bredere og har en vegskulder på 1 meter på hver side.

Ulykker langs vegen er registrert siden 1978, og framgår av kartgrunnlag nedenunder.



Figur 22. Registrerte ulykker på strekningen Rotsund - Langslett fra 1978 – 2011.

I 1979 ble det registrert en ulykke med fotgjenger involvert i forbindelse med kryssing av veg, utover dette er det kun kjøretøyrelaterte ulykker som er registrert. Den vanligste formen for trafikkulykker langs vegen er utforkjøring.

For å trygge forholdene for skuss til og fra skolen har vi derfor valgt å legge til rette for flere av- og påstigningsplasser for buss langs vegen.

Tunnel:

Statens vegvesen ønsker i utgangspunktet å lede syklistene gjennom den planlagte tunnelen. Gang- og sykkeltrafikk i tunneler lengre enn 4 kilometer skal godkjennes av Vegdirektoratet gjennom fravikssøknad. Reisafjellstunnelen er 4,6 km lang og har en profil på 9,5. Potensialet for gående og syklende i tunnel forventes å ligge langt under 50 i døgnet. Det stilles derfor kun ekstra krav til belysning og ventilasjon i tunneler som er åpne for gående og syklende.

Erfaring med syklistene i så lange tunneler er imidlertid liten, derfor kan lengden på tunnelen hindre at en slik løsning godkjennes av Vegdirektoratet.

Med bakgrunn i tunnelens lengde på 4,6 km, et beregnet trafikkgrunnlag på 2000 kjøretøy i 2038, en tungtrafikkandel på 15 % og et lavt potensial for gående og syklende har regionvegkontoret søkt Vegdirektoratet om tillatelse til at syklistene kan benytte tunnel. Søknad om å tillate syklistene i tunnel er ikke ferdigbehandlet. Dersom en løsning med syklistene i tunnel ikke godkjennes av Vegdirektoratet henvises syklistene over Reisafjellet langs tidligere E6. Veggen vil være åpen for ferdsel om sommeren.

Vi har under planforslagets høringsperiode fått bekreftet fra vegdirektoratet at syklistene i tunnel ikke tillates med bakgrunn i tunnelens lengde. Syklistene ledes derfor over fjellet langs gamle E6.

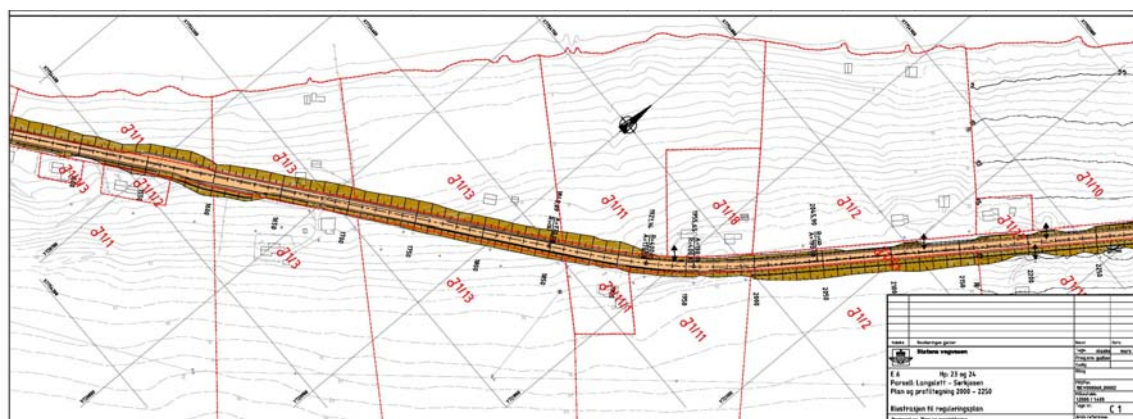
Sørkjosen:

I ytre Sørkjosen vil kommunal veg og ny E6 gå parallelt. Kommunal veg vil her fungere som kombinert atkomstveg til boligene i ytre Sørkjosen og gang- og sykkelveg.

4.2 Strekningsvis beskrivelse av planforslaget

Eksisterende veg har en varierende vegbredde på strekningen fra Rotsund til Langslett. Ny veg utvides til 8,5 meter, i dette inngår en vegskulder på 1 meters bredde på hver side av vegen.

Ny veg utvides mot fjellsiden fra profil 2000 til profil 3200, ut fra hensynet til nærliggende bolighus. Parallell privat veg mellom profil 2300 og 2400 sperres som følge av vegutvidelsen. Avkjørslene opprettholdes som tidligere. Det etableres to busslommer på hver side av vegen ved profil 2700. Eksisterende stoppeplass ved profil 2900 videreføres. Det henvises til vedlagte illustrasjonshefte hvor tegningene presenteres i A3 format for bedre lesbarhet.

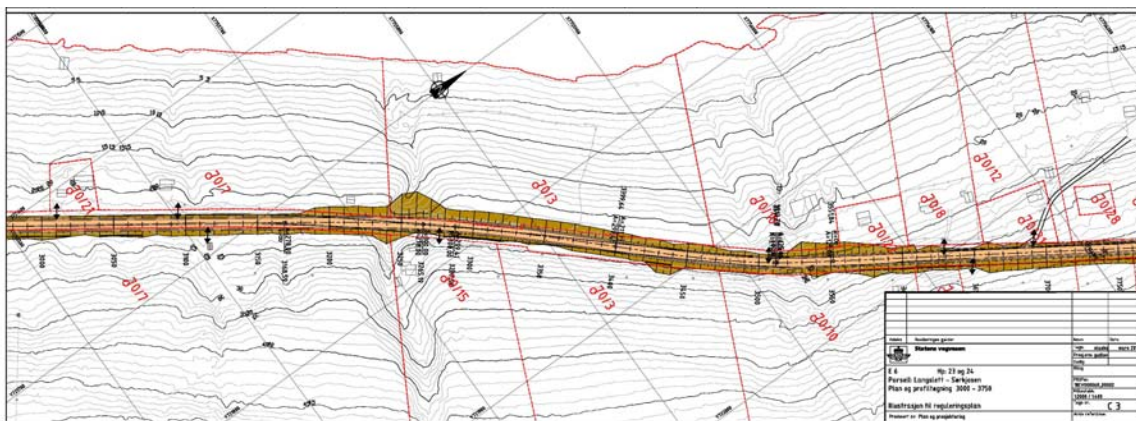


Figur 23. Ny veg fra profil 2000 – 2250.



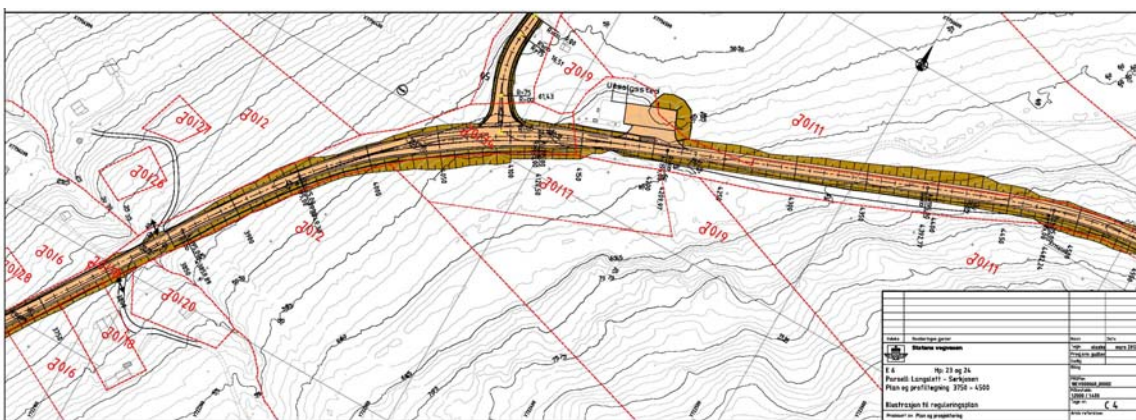
Figur 24. Ny veg fra profil 2250 – 3000.

Fra profil 3200 skjer vegutvidelsen på sjøsiden. Dette for å øke avstanden til eksisterende bebyggelse som ligger på andre siden av vegen. Fra profil 3400 til profil 3750 fordeles utvidelse av veg likt på begge sider. Alle avkjørsler opprettholdes.



Figur 25. Ny veg fra profil 3000 – 3750.

I kryss ved fv. 866 etableres et venstresvingefelt for kjøretøy som kommer fra sør og skal videre mot Skjervøy. Hensikten er å hindre at nordgående kjøretøy må stoppe for biler som skal svinge av mot fv. 866.

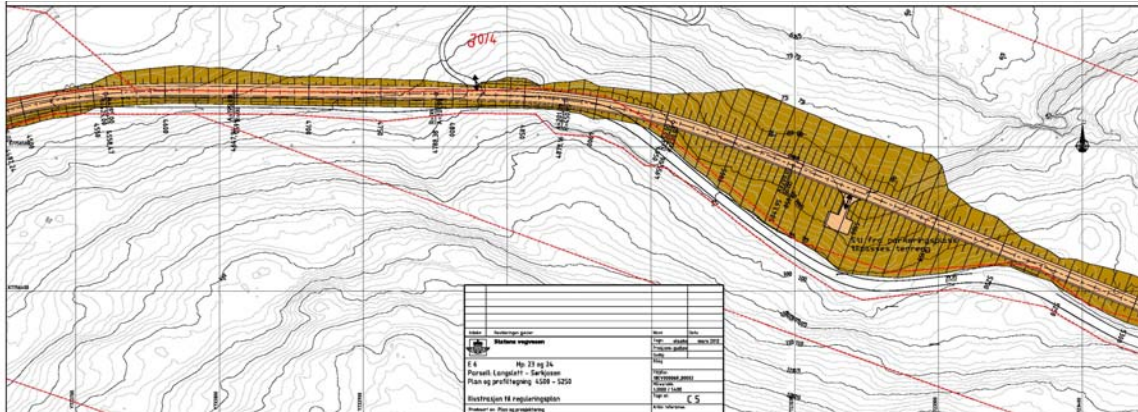


Figur 26. Ny veg fra profil 3750 – 4500.

Inn- og utkjøring til bussomlastingsplassen flyttes 30 – 40 meter lenger nord for å oppnå nødvendig avstand til eksisterende kryss. Justeringen medfører en utvidelse av bussomlastingsplassen. En

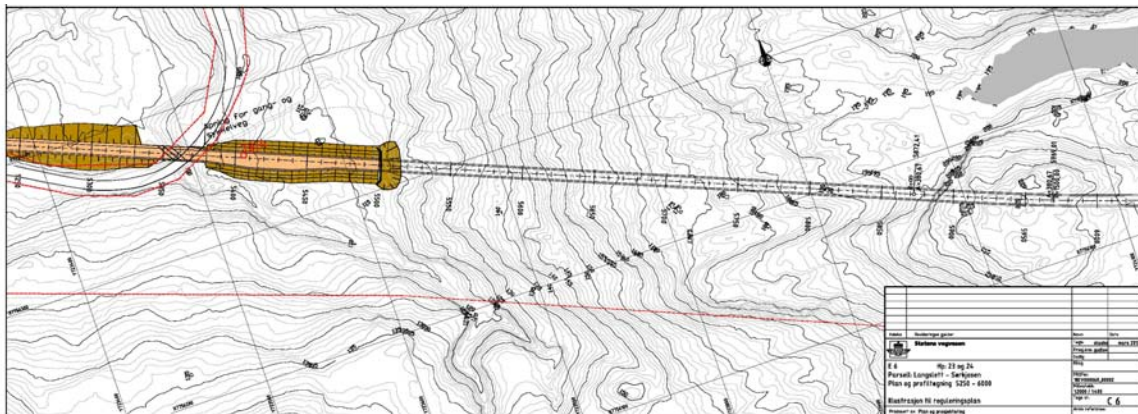
mindre utvidelse av bussomlastingsplassen foreslås også for å legge til rette for mulig plassering av utsalgshytter som i dag står ved Veibrink oppe på Reisafjellet.

Fra kryss ved fv. 866 og fram til tunnelpåhugg etableres ny veg. Fra profil 4900 og til profil 5200 blir vegen liggende på en stor fylling. Areal mellom eksisterende og ny veg fylles ut og blir liggende som et flatt landskap. Her etableres en parkeringsplass for utfartsparkering. Størrelse på parkeringsplassen fastsettes i byggeplanarbeidet. Fra parkeringsplassen vil det bli etablert en sti langs eksisterende veg over tunnelmunningen som koples på avlastet E6 og turstien opp langs Sørrelva.

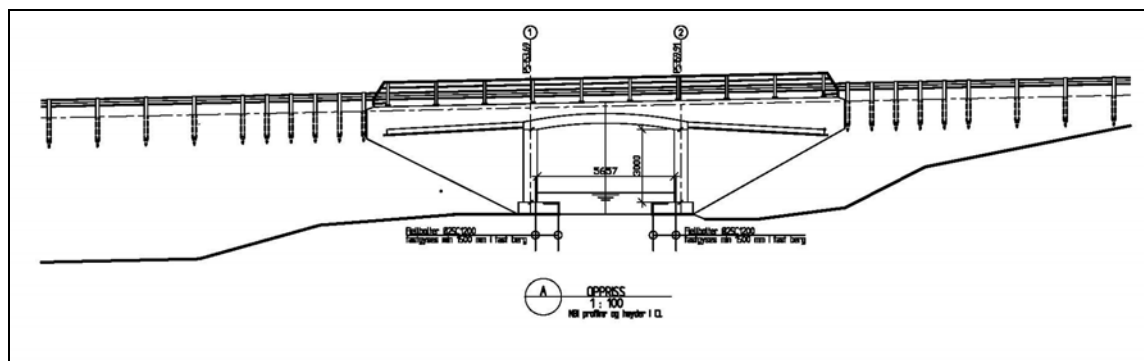


Figur 27. Ny veg fra profil 4500 – 5250.

Vegbredde utvides et kort stykke før passering av kulvert og inn mot tunnelpåhugg, dette for å samsvare med tunnelens vegbredde. Vegen krysser Sørrelva ved bruk av en større kulvert, se figur 29. Kulvert har et tverrsnitt på ca. 5,5 x 3 meter. Det etableres en åpning i rekkverket for å sikre gående og syklende adgang til eksisterende E6.



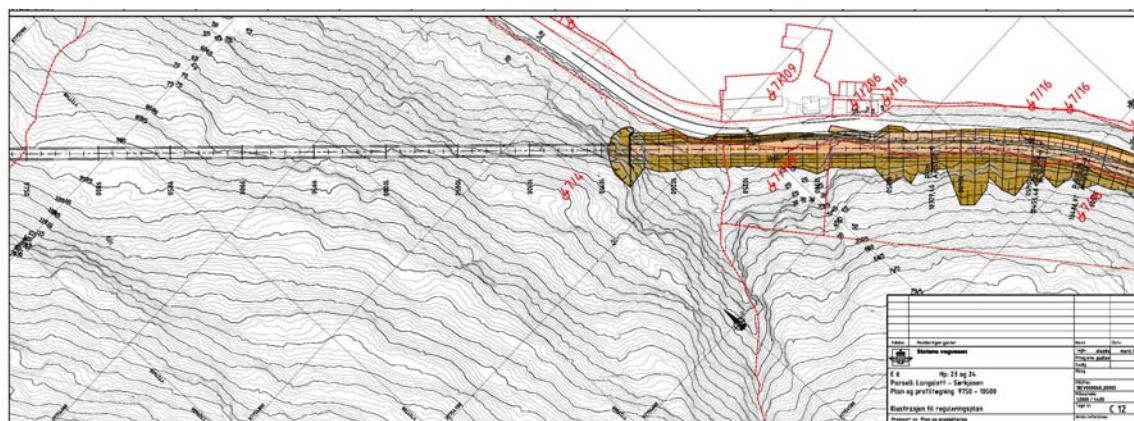
Figur 28. Ny veg fra profil 5250 – 5500. Tunnel fra profil 5500.



Figur 29. Skisse/konstruksjon av kulvert over Sørrelva.

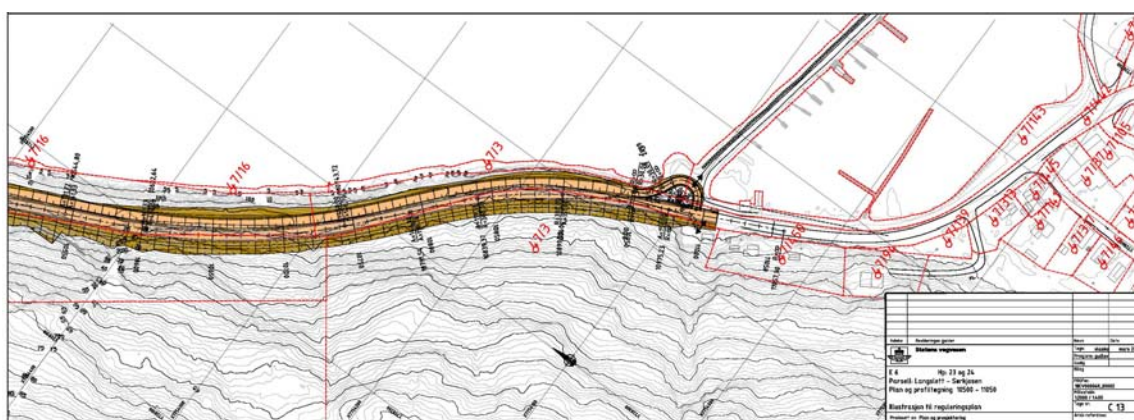
Areal for havarilomme og teknisk bygg avsettes like utenfor tunnelmunningen.

Tunnel etableres i 4670 meters lengde og nytt påhugg etableres i Ytre Sørkjosen like ved de gamle bryggene.



Figur 30. Tunnel ender i profil 10170, ny veg fra profil 10170 – 10450.

Fram mot Sørkjosen fortsetter ny veg parallelt med eksisterende veg kun atskilt med rekkverk for å redusere arealbehovet og begrense skjæringene. Ved molorota etableres et T-kryss som fordeler trafikk mot E6 eller eksisterende bebyggelse i Ytre Sørkjosen. Planforslaget tar også høyde for fortsatt å sikre muligheten for båtutsett i molorota.



Figur 31. Ny veg fra profil 10500 – 11050.

4.3 Planlagt arealbruk

I reguleringsplankartet representerer de forskjellige fargene ulike formål. Følgende formål er tatt med i planforslaget:

§ 12-5 nr. 2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

-veg

-trase for teknisk infrastruktur

§ 12-5 nr. 5 Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift

-LNFR, areal for nødvendige tiltak for landbruk, reindrift og skogbruk.

§ 12-5 nr. 6 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

-bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone.

§ 12-6 Område bestemmelser

- bestemmelsesområde

- anleggs- og riggområde

§ 12-6 Faresone/hensynssone

-Høyspenningsanlegg

4.4 Grunnforhold

Det er gjennomført grunnundersøkelser langs vegtraseen. Videre følger en kortfattet gjennomgang av resultat av grunnboringene.

Profil 1 til 2000:

Det er varierende grunnforhold på vegstrekningens 2 første kilometer. Det er gjort funn av leire som vil bli dimensjonerende for vegprosjektet. Boreresultater og prøvetaking antyder at det i flere av borepunktene er forekomster av bløt og mulig sensitiv kvikkleire. Mektigheten på de antatt sensitive massene varierer fra 3 til 10 meter, men er ikke sammenhengende over hele området. Boringene tyder på at det er flere lommer/partier med sensitive masser.

Kvikkleire medfører krav til ytterligere områdevurderinger, vurdering av områdestabilitet og mulige tiltak. Vurderingene krever nye grunnboringer også utenfor vegtraseen for å avklare arealutbredelse av leireforekomst. Disse utredningene er tidkrevende. Vi har derfor valgt å splitte planforslaget for å opprettholde krav til framdrift.

Planforslaget som sendes på høring i første omgang vil derfor starte fra profil 2000 og inkluderer derfor ikke de to første kilometerene.

Profil 2000 – 5400:

Fra profil 2000 og fram til tunnelpåhugget ved profil 3400, er det gode grunnforhold. Dybden til fjell

er liten og løsmassen består av antatt sand/grus, muligens morene. Dybden til fjell ligger i størrelsesorden 1 – 16 meter.

10170 – 11050:

I dette partiet, er det kun utført grunnundersøkelser ved tunnelpåhugget. Boringene viser 1,0 – 2,8 meter løsmasser over fjell. Løsmassene består i hovedsak av stein og blokk. Fjellet er angitt som skifrig.

For resten av denne strekningen er det observert bart fjell både ovenfor og nedenfor eksisterende E6.

4.5 Geologi

Det er utført geologisk kartlegging og undersøkelser til reguleringsplan for tunnel.

Berggrunn:

Berggrunnen består av omdannede bergarter som granodiorittisk gneis og metasandstein, og preges av forkastninger og svakhetssoner som er orientert sørvest – nordøst. Resivitetmålinger er utført av NGU for å lokalisere og karakterisere eventuelle svakhetssoner i dypet.

Forkastninger og svakhetssoner:

NGU's berggrunnskart viser at en skyveforkastning treffer mellom profil 6000 og 6500.

Med bakgrunn i geologiske forundersøkelser antas det at tunnelen vil krysse 9 vertikale svakhetssoner, av disse vil 7 ligge i tunnelens vestre del som dels består av dårlig bergmasse.

Svakhetszone A framstår som to søkk i terrenget med en forventet mektighet på 5 – 10 meter. Svakhetssonen forventes å krysse tunnelen i nærheten av vestre påhugg ved profil 5550.

Svakhetszone B kan tolkes som en serie svakhetssoner som har en mektighet på ca. 100 meter. Svakhetssonene vil krysse tunnelen ved profil 5700 – 5800.

Svakhetszone C er påvist gjennom resivitetmåling og har en mektighet på 5 -20 meter. Sonen vil krysse tunnelen ved profil 5550.

Svakhetszone D har en antatt mektighet på 50 meter og forventes å krysse tunnelen ved profil 6050 – 6100. Det er mulighet for leire i de østlige delene av svakhetssonen.

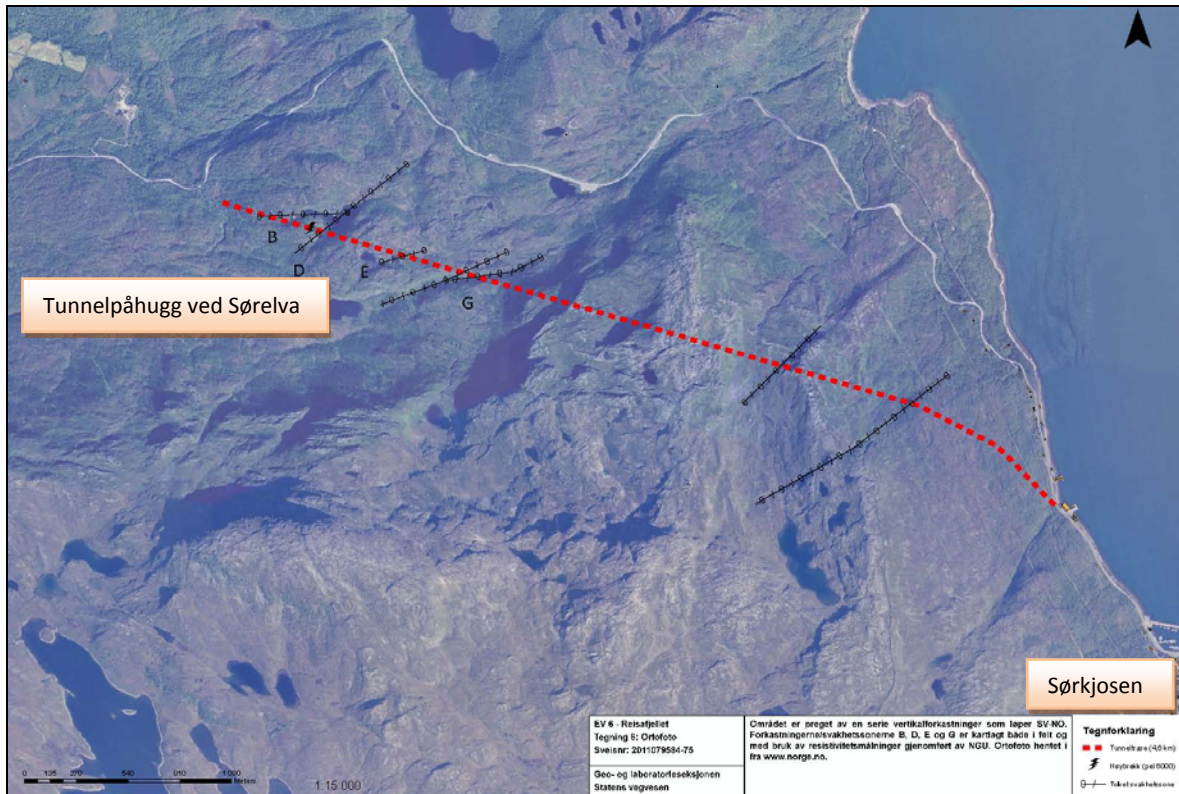
Svakhetszone E har en forventet mektighet på 10 – 40 meter og vil krysse tunnelen ved profil 6530.

Svakhetszone F har en mektighet på 50 meter og vil krysse tunnelen ved profil 6650 – 6700.

Svakhetszone G har en mektighet på 150 – 200 meter og forventes å krysse tunnelen ved profil 6800 – 6970.

Svakhetszone H har en mektighet på 20 – 40 meter. Bergoverdekningen er på ca. 300 meter slik at det lite sannsynlig at sonen strekker seg ned til tunnelnivå.

Svakhetssone I har en forventet mektighet på 5 – 20 meter. Tunneloverdekningen er ca. 200 meter og det er derfor usikkert om svakhetssonen strekker seg helt ned til tunnelen.



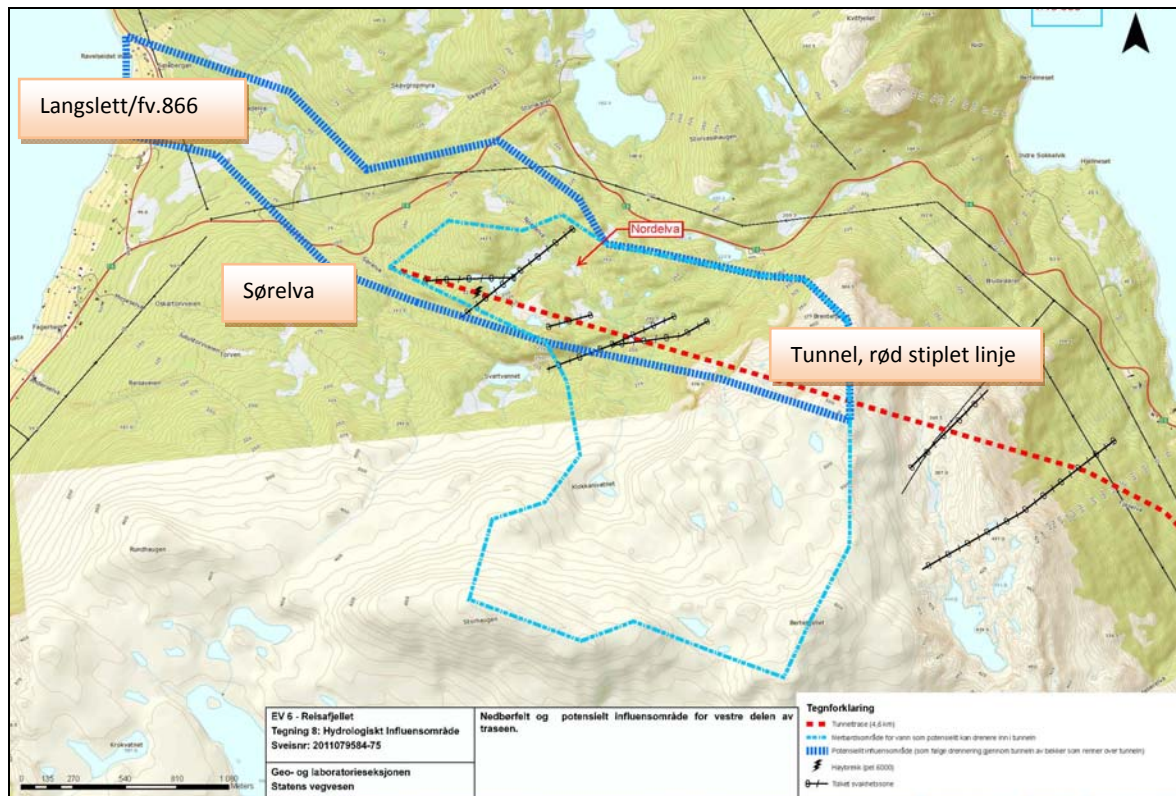
Figur 32. Svakhetssoner over Reisa fjellet.

Hydrogeologi:

I den vestre delen av traseen ved profil 5500 – 7000 ligger mange bekker som drenerer langs overflaten over tunnelen. Her er overdekningen ca. 100 meter og det er flere antatte svakhetssoner. Gjennomførte grunnundersøkelser gir indikasjon på at svakhetssonene kan nå helt ned til tunnelnivå. Hvis svakhetssonene er vannførende kan det forventes stor vanninnlekkasje.

På grunn av mange svakhetssoner og mulighet for store vannlekkasjer, med uakseptabel senking av grunnvannstand som resultat er deler av tunnelen satt til geoteknisk kategori 3. Dette gjelder ved antatte svakhetssoner A – G, langs en strekning på 1500 meter.

En eventuell grunnvannssenkning vil kunne få hydrologiske konsekvenser ved at vann som normalt drenerer ut i vest vil drenere ned gjennom svakhetssonene til tunnelen og føres videre mot Sørkjosen. Dette kan medføre senking av grunnvannstanden både over tunnelen og langs de vassdrag som drenerer over tunnelen og vestover. Dette gjelder Nordelva, men også Sørelva og Brustadelva kan bli berørt. Nedbørfelt og potensielt influensområde framgår av kartgrunnlag nedenunder.



Figur 33. Berørt nedbørfelt på Reisafjellet.

Bergkontrollboringer:

Det er utført 10 bergkontrollboringer i vestre tunnelpåhugg ved Sørrelva som viser liten dybde ned til fjell. Ved påhugget i Sørkjosen er det registrert noe urmasser med en mektighet på 2 – 3 meter.

Geoteknisk kategori:

Geoteknisk kategori 3 medfører krav om uavhengig prosjekteringskontroll, som innebærer at kontrollen utføres av et annet foretak enn det som utførte prosjekteringen. Øvrige deler av tunnelen er satt til kategori 2, noe som kun medfører intern kvalitetssikring.

Ved eventuelle vannførende soner kan det bli aktuelt med behovsprøvet injeksjon for tetting av tunnelen, basert på sondering på stoff.

Det forventes behov for fiberarmert sprøytebetong og systematisk bolting gjennom hele tunnelen. I tillegg forventes behov for bolting (spiling) og armerte sprøytebetongbuer i påhuggene og langs linamentene/antatte svakhetssoner.

Nye bergskjæringer ved Jubelen/Sørkjosen:

Det er gjennomført befaringer av ingeniørgeolog for å vurdere om ny veg kan legges lenger inn i eksisterende bergskjæringer. Befaring er utført fra vegnivå og i terrenget over dagens bergskjæringer.

Terrenget over bergskjæringene har en stigning på ca. 30 – 40 grader, lengst i sør stiger terrenget noe slakere. Med ca. 20 – 30 graders helning.

Det er registrert et tynt løsmasse dekke over bergskjæringene. Løsmassedekket består av morene- og forvittringsmateriale. I den nordlige delen av terrenget er det registrert blokkterreng med noe urmasser som er dekt med mose. Grunnboringer i området viser kort avstand ned til fjell.

Dagens bergskjæring er opp mot 10 meter høy. Det er registrert 4 svakhetssoner i berget.

Retningen på undersøkte sprekker er gunstig i forhold til retningen på skjæringen. Skjæringen kan dermed utformes med tilnærmet vertikal helling. Krav til fanggrøft pga. høye skjæringer er opprettholdt over hele strekningen. Det vil likevel vurdere bruk av bolt og nett for å sikre stabiliteten. For områder med høy skjæring og stor oppsprekking kan det være aktuelt å lage hyller i fjellet.

Terrenget over skjæringene må renskes for løse blokker, ettersom det på en del plasser er blokkterreng og ur.

Ny veg kan legges opp til ca. 10 meter lenger inn i eksisterende bergskjæring. Ny bergskjæring vil stedvis være i underkant av 20 meter. Geologiske forhold må derfor være en viktig premissgiver både i prosjekterings- og anleggsfasen.

5 Virkninger av planforslaget

Kapitlet beskriver de vesentligste virkninger man forventer ved en realisering av planforslaget.

5.1 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.

5.2 Samfunnsmessige forhold - Veibrink

Ved Veibrink oppe på Reisafjellet ligger et stoppested for veifarende, eid av Statens vegvesen. Reindriftnæringen er etablert med et utsalgsted 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 reindriftnæringen.



Figur 34. Stoppested for veifarende ved Veibrink oppe på Reisafjellet, også benyttet som utsalgsted for samiske produkter.

Etter åpning av ny veg opphører stedets funksjon som stoppe- og hvilested samt utsalgsted for veifarende pga. manglende trafikkgrunnlag.

Statens vegvesen har tidligere signalisert at de vil finne en ny lokalitet langs planstrekningen som kan benyttes som utsalgsted for samiske produkter.

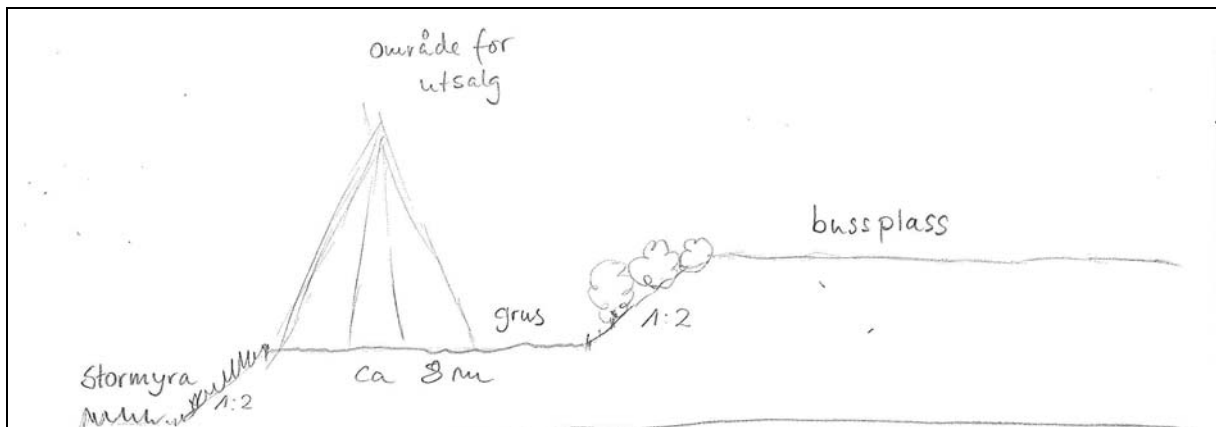
Det er i dag et omlastingssted for busspassasjerer i kryss ved fv. 866, se bilde.



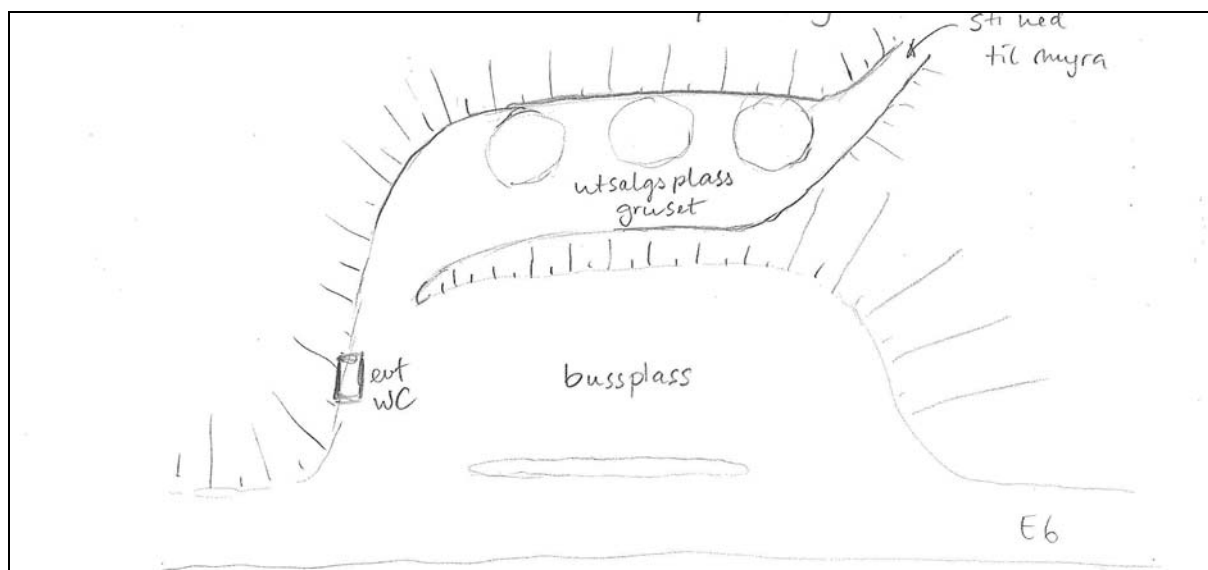
Figur 35. Bussomlastingsplass ved fv. 866. Kilde: Google map.

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, se skisser. En nærmere detaljering av tiltaket vil utarbeides i forbindelse med tegningsgrunnlaget.



Figur 36. Prinsippskisse utsalgssted.



Figur 37. Prinsippskisse utsalgssted.

Nordreisa kommune arbeider sammen med reindriftsnæringa om etablering av nytt utsalgssted i Sørkjosen. Denne prosessen har en annen framdriftsplan og en endelig avklaring på dette vil først komme etter at reguleringsplanen er vedtatt.

En mulig konsekvens av dette kan være at det ikke etableres noe nytt utsalgssted ved kryss til fv. 866.

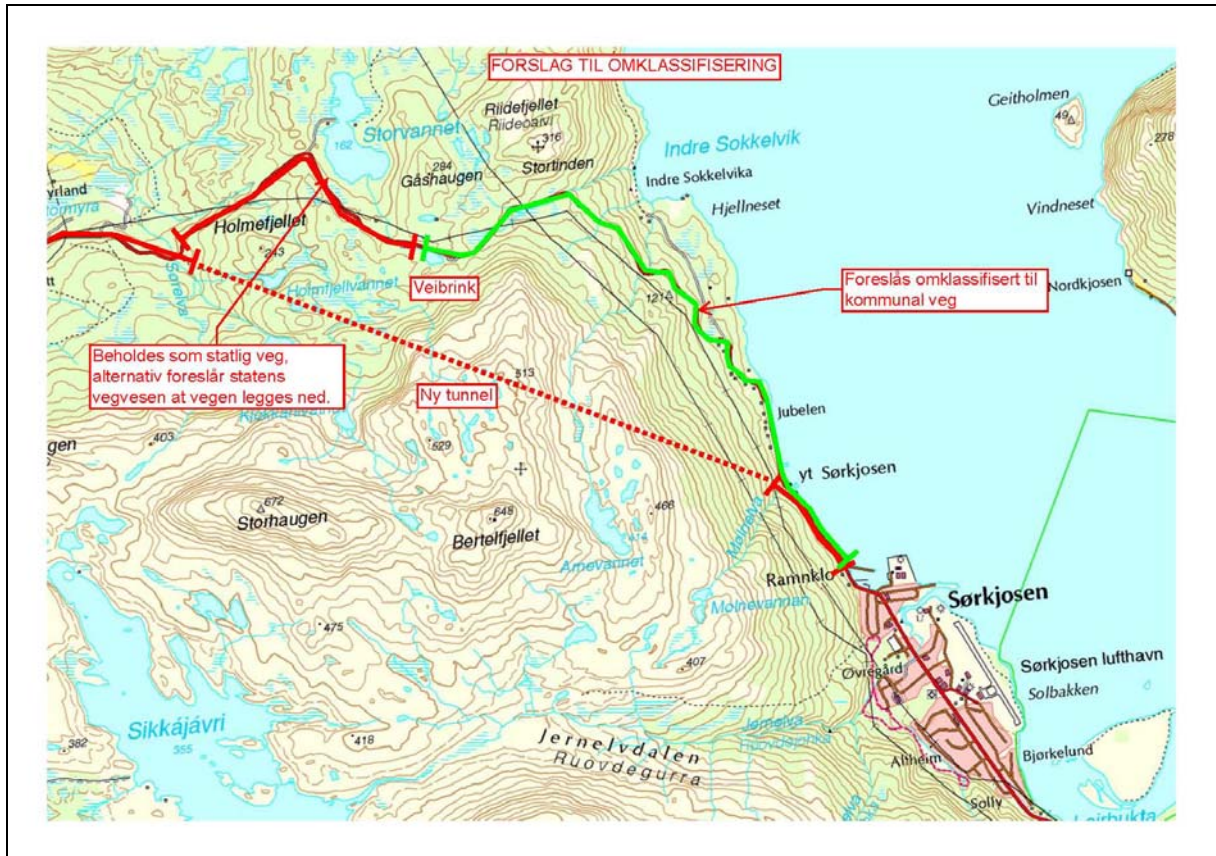
5.3 Avlastet veg og forslag til omklassifisering

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. Kartet nedenunder viser de mest sannsynlige mulighetene.

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 syklist mulighet for ferdsel over fjellet dersom syklist ikke tillates i tunnelen. Det er sendt en fravik søknad 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.



Figur 38. Forslag til omklassifisering.

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 syklistene må ledes over fjellet blir gammel E6 mellom Sørelva 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 syklistene kan benytte seg av tunnelen foreslår Statens vegvesen at vegstrekningen mellom Sørelva og Veibrink nedlegges, se figur 38.

Ny vegveier 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.

5.4 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.



Figur 39. Et eldre fjøs lokalisert ved profil 2260 planlegges innløst.



Figur 40. Falleferdig uthus til venstre i bilde lokalisert ved profil 3210 planlegges innløst.



Figur 41. En eldre garasje ved profil 3530 planlegges innløst.

Alle avkjørsler opprettholdes som før. Parallell privat veg mellom avkjørslene ved profil 2310 og profil 2410 stenges grunnet breddeutvidelse av veg, se bilde.



Figur 42. Privat veg parallelt med E6 planlegges stengt som følge av breddeutvidelse av veg.

5.5 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.

5.6 Landskap/bybilde

Her presenteres en kort beskrivelse av vegtiltakets konsekvenser for de enkelte landskapsrommene, se figur 9.

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.

5.7 Nærmiljø/friluftsliv

Fra Langlia til Sjørelva innebærer vegtiltaket breddeutvidelse av eksisterende veg. Bebyggelse ligger svært nær vegen enkelte steder. I forbindelse med breddeutviding 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 Sjørelva for å gi lett tilgang for syklistene til avlastet E6.

5.8 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 x 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 Sjørelva valgt å benytte seg av en større kulvert. Tverrsnittet til kulverten er ca. 3 x 5,5 meter, se figur 27. 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 lærhattssopp 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.

5.9 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

Kommundelplan 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.

Sammenstillingen av vegalternativene utført av NINA i Tromsø, vurdert etter temaet naturmiljø i kommunedelplan framgår som følger:

| Naturmiljø (utvalgte områder med naturmiljøkvaliteter) | Alternativ (1) | Alternativ (3) | Alternativ (6+1) | Alternativ (7) |
|--|----------------|----------------|------------------|----------------|
| 1. Stormyra | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2. Rotsundet | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3. Sørelva - Veibrink | + | – | + | + |
| 4. Veibrink - Sørkjosen | – | – | – | 0 |
| 5. Langlia - Sørelva | 0 | – | – | – |
| 6. Sokkelvik-området | 0 | – | 0 | 0 |
| Samlet konsekvensvurdering | 0 | – | – | 0 |
| RANGERING | 2 | 3 | 4 | 1 |

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 Sørelva 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.

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 fjellvåkreir (nær truet), reiret var ikke i bruk i 2002. Fjellvåkreiret 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

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.

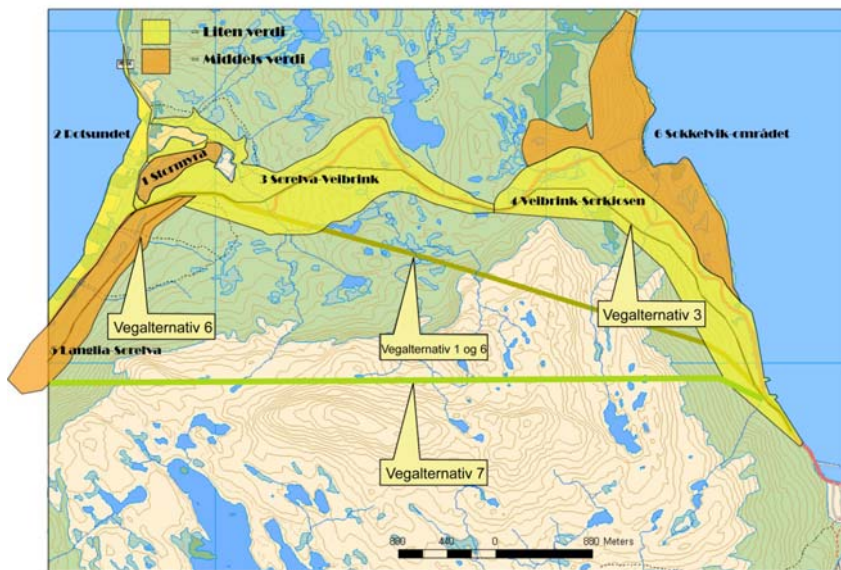
§11 Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver

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 (-).***



5.10 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.

5.11 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 opprettholdes for gående og syklist 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.

Masseforekomst:

Den registrerte masseforekomsten blir ikke direkte berørt av veganlegget.

5.12 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 trasé for lavspen strøm. Lavspen 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 Sjørelva.

En mindre transformator i kraftledning i Sørkjosen må flyttes grunnet vegtiltaket. Ny trasé framgår av reguleringsplantegningene. Omlegging er avklart med netteier.

5.13 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.

5.14 Skulptur – stakebåt

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



Figur 43. Skulpturen stakebåt ved Sørkjosen molo.

5.15 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. Lden 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.

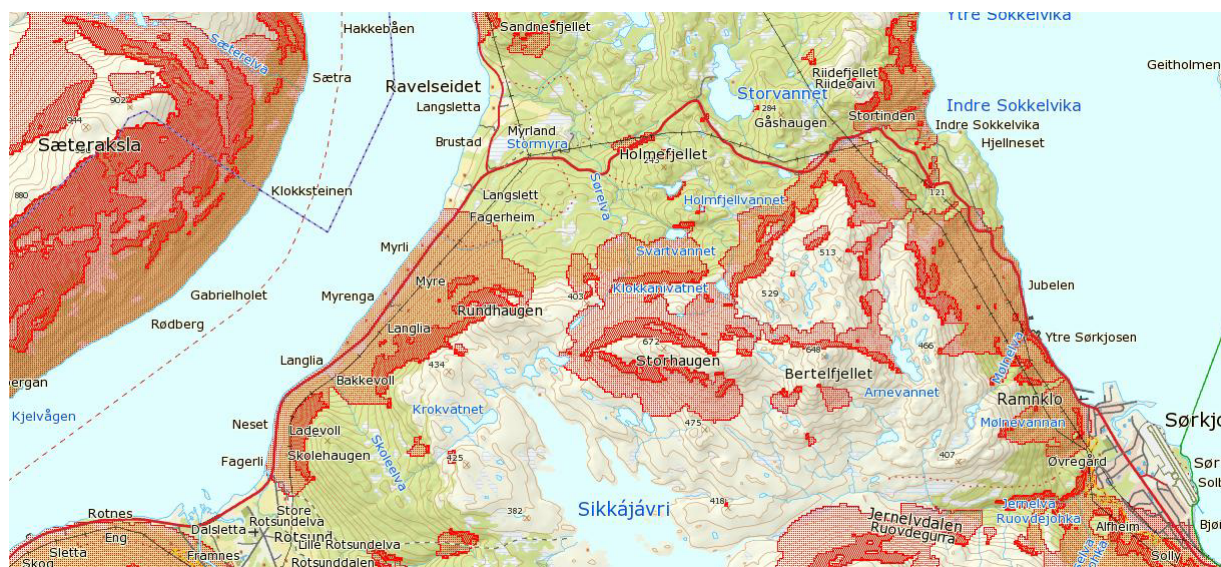
Beregningsresultatene er vist på X tegningene i tegningsheftet. Det er utarbeidet støysonekart for hele strekningen.

6 ROS-analyse

Analysen er omfattende. Det presenteres derfor kun et kort sammendrag i planbeskrivelsen.

6.1 Rasfare

Det er neppe noen rasfare langs strekningen. Deler av planområdet ligger imidlertid innenfor potensielle utløpsområder for skred i henhold til aktsomhets kart fra skrednett.no. Statens vegvesen eller Nordreisa kommune har ingen kjennskap til at det er gått skred i de aktuelle områdene som berøres av vegplanen.



Figur 44. Aktsomhetskart – snøskred. Kilde: Skrednett.no.

6.2 Flomfare

Flomfare er i første rekke relatert til Sørrelva. Statens vegvesen planlegger bygging av en større kulvert for passering av elva. Ny kulvert har en vesentlig større lysåpning enn eksisterende kulvert. Ny kulvert eliminerer problemer knyttet til oppstuing e.l. ved flomsituasjoner. Vi kjenner imidlertid ikke til at dette har representert noe problem ved eksisterende kulvert under tidligere vårflomsituasjoner.

Avløpet fra Sikkajokka kraftverk samt flere mindre bekker krysser dagens E6. Ved dimensjonering av rør vil vi ta hensyn til mer ekstreme værforhold. Detaljer omkring dimensjonering fastsettes i byggeplanarbeidet.

6.3 Ulykkesrisiko

Det er utarbeidet en risikovurdering for vegprosjektet. Metoden bygger på HAZID (hazard identification) som er en etablert metode for kvalitativ risikoanalyse. Det foretas en gjennomgang av analyseobjektet på to nivåer:

Forslag til detaljreguleringsplan for ny E6 Langslett - Sørkjosen

1. En overordnet gjennomgang av hele prosjektet med tanke på å identifisere generelle risikofaktorer og deres bidrag til risiko. Hensikten er å kartlegge risikonivået. Hensikten er å kartlegge risikonivå og risikoprofil ved hele prosjektet som grunnlag for valg av hovedløsninger og identifisere elementer som bidrar til risiko og bør bearbeides.
2. En mer detaljert gjennomgang av de enkelte elementene i planen for å kartlegge spesifikke risikofaktorer og optimalisere utformingen.

Videre presenteres en kort sammenfatning av uønskede hendelser og medvirkende faktorer.

| Uh Hendelse | | Medvirkende årsak, spesielle risikoforhold | | |
|----------------|-------------------------------------|---|--|--|
| | | Veg i dagen Langslett (5,450 km) | Tunnell (4,6 km) | Veg i dagen Sørkjosen (0,8 km) |
| Uh1 | møteulykker | Forbikjøringer i.fb.m kryss og avkjørsler, fokkskavler, stigning fra kryss Langslettkrysset saktegående trafikk(Fv866), | Saktegående kjøretøyer gir risiko for forbikjøring, fartsnivå, dugg, | Parallellført sideveg kan medføre usikkerhet når en møter biler, forbikjøringsstrekning?? (ønsker å kjøre forbi før tunnelen), |
| Uh2 | påkjøring tunnelvegg/portal | | Forbikjøring, dugg, fartsnivå, | |
| Uh3 | Utforkjøring(utenfor tunnelen) | Fartsnivå, sideterreng, glatt veg, uoppmerksomhet, avsovning, | | Fartsnivå, sideterreng, glatt veg, uoppmerksomhet, avsovning, |
| Uh4 | påkjøring bakfra | Uoppmerksomhet, saktegående trafikk i stigning, stor andel tungtrafikk, avsving i kryss/avkjørsler, kryss Fv866, | Uoppmerksomhet, saktegående trafikk i stigning, stor andel tungtrafikk, bråstopp ved blanding/dugg, "uerfarne" turister bremses når de kjører inn i tunnelen, kjøretøystopp, bilister bremses når de når igjen syklistene, | Uoppmerksomhet, saktegående trafikk i stigning, stor andel tungtrafikk, avsving i kryss/avkjørsler |
| Uh5 | Brann lite kjøretøy | | Tekniske feil, trafikkulykker, | |
| Uh6 | Brann større kjøretøy | | Tekniske feil, trafikkulykker, stigning, punktering, | |
| Uh7 | Kjøretøystopp | | | |
| Uh8 | Påkjørsel av myke trafikanter | Randbebyggelse, sykkelturnister, | Syklister/gående, ruller, kjøretøystopp, | Turgåere, ruller, nær tettsted, |
| Uh9 | Påkjørsel av gjenstander i tunnelen | | Gods, nedfall fra heng, is, | |
| Uh10 | Kryssulykker | Kryss Rotsundelva (sikt), | | |

Forslag til detaljreguleringsplan for ny E6 Langslett - Sørkjosen

| | | | | |
|--|--|---|--|--|
| | | stigning sekundærveg), Kryss Langslett, fartsnivå ned mot Langslettkrysset, stigning i krysset, avkjørsler, | | |
|--|--|---|--|--|

| Risikomatrise | | | |
|--|--|---|-------------------------------------|
| Antatt konsekvens Antatt frekvens | Lettere skadd | Hardt skadd | Drept |
| Svært ofte (årlig) | | | |
| Ofte (1 gang hvert 2.-10. år) | Uh3 ₁ , Uh2 ₂ , Uh9 ₂ | | |
| Sjelden (1 gang hvert 11.-30. år) | Uh4 ₁ , Uh4 ₂ , Uh5 ₂ , Uh3 ₃ , Uh4 ₃ , Uh10 ₃ | Uh1 ₁ , Uh10 ₁ , Uh1 ₂ | Uh8 ₁ , Uh8 ₂ |
| Svært sjelden (sjeldnere enn hvert 30. år) | Uh6 ₂ | Uh1 ₃ | Uh8 ₃ |

På dette grunnlaget er det utarbeidet en risikomatrise med fargekoder.

Fargekodene angir en vurderingsskala for risiko og kan tolkes slik:

| | |
|-----------------------|----------------------|
| Tiltak ikke nødvendig | Tiltak skal vurderes |
| Tiltak bør vurderes | Tiltak nødvendig |

Ut fra vurderingene er hendelsene Uh8₁, Uh8₂ og Uh8₃ så stor at tiltak skal vurderes. En mer utfyllende rapport er utarbeidet og kan lastes ned fra internett: www.vegvesen.no.

Nordreisa kommune har i tillegg kommet med to innspill om tiltak.

1. Nordreisa kommune ønsker areal for helikopterlandingsplass nært tunnelpåhugg ved Sørrelva. Det er to store flater mellom ny E6 og eksisterende E6 som kan benyttes til formålet.
2. I Sørkjosen går ny E6 parallelt med eksisterende E6. Vegene ligger på samme høydenivå. Nordreisa kommune ønsker en åpning i rekkverket mellom vegene slik at kommunal veg kan nyttes av utrykningskjøretøy ved hendelser i tunnel. I byggeplanarbeidet vil vi legge til rette for at rekkverket kan åpnes når uheldige situasjoner oppstår.

6.4 Forurensning

Driving av tunnel forutsetter utslipp av vann. Det er fortsatt ikke tatt stilling til hvilken side tunnelen vil drives fra. Dette må vurderes i sammenheng med kommunen sin avklaring av deponiområder ved Sørkjosen havn.

Det vil i god tid før bygging av tunnel bli sendt søknad om utslippstillatelse til Fylkesmannen.

6.5 Ytre miljøplan, liste over punkter

I dette kapitlet beskrives punkter for mål og krav for ytre miljø som skal ivaretas i det videre planleggingsarbeidet. De fleste av punktene er omtalt i ulike kapitler i planbeskrivelsen, mens enkelte punkter først skal følges opp i byggeplanarbeidet.

Her følger en oppstilling:

- **Støy, støytiltak og støyvurderinger** er utført og støytiltak er ikke foreslått, se kapittel 6.3 Det vil også være en midlertidig økning av støy i Sørkjosen som følge av anleggsarbeid. Dette forutsetter en avklaring av deponiområde i Sørkjosen havn av Nordreisa kommune.

- **Forurensning**, det blir utslipp i forbindelse med driving av tunnel, fra deponi og mulig utslipp fra tunnelvask, noe avhengig av valg av løsning. Vaskevann kan også tas opp inne i tunnelen. Det vil bli søkt Fylkesmannen om utslippstillatelse i forbindelse med driving av tunnel.

- **Estetikk, landskapstilpasning og vegetasjonsbruk**

Tunnelportalene må gis en god utforming. Kryssing av Sørrelva. Bruk av stedegen vegetasjon på fyllinger mm. Gjenbruk av stein fra kulvert bør vurderes brukt ved tunnelportal.

- **Nærmiljø og friluftsliv**

Tilgangen til turområdet Veibrink blir begrenset for bil ved at det kun gis atkomst med bil fra Sørkjosen siden. Det gis atkomst for gående og syklende fra Sørrelva og over fjellet. Parkering etableres like før Sørrelva ved utfylt område.

- **Naturmiljø**

Det går en flyttled for elg like øst for kryss mot fv. 866. Vi etablerer ledegjerde over tunnelpåhugg og langs begge sider av vegen for å unngå farlige situasjoner. Dersom det skal etableres gjerde helt ned mot kryss ved fylkesvei 866, kreves ytterligere undersøkelser i følge NINA. Må også vurderes opp mot reindriftsnæringens bruk av området. Vi har etter samråd med Nordreisa kommune valgt å ikke etablere et ledegjerde så lang ned som anbefalt.

- **Kulturminner og kulturmiljø**

Kulvert ved Sørrelva og krigsminne nært tunnelpåhugg ved Sørrelva ødelegges. Tunnelpåhugg ved Sørkjosen bør vektlegge en utforming som i størst mulig grad samsvarer med kulturmiljøet på andre siden av vegen.

- **Jord-, skogbruk og reindrift**

Rein trekker/flyttes gjennom området to ganger i løpet av året. Statens vegvesen vil ta kontakt med

reinbeitedistriktene for å søke å få innspill og eventuelt drøfte tilpasninger slik at anleggsvirksomheten kan gjennomføres uten unødige skader og ulemper for reindriften.

Store deler av et plantefelt blir direkte berørt av vegtiltaket.

- **Hydrogeologi**

Fare for senking av grunnvannstanden gjør at innlekkasjekrav må fastsettes. Størrelse på innlekkasjekrav fastsettes i byggeplanfasen.

- **Massedeponi og mellomlagring**

Areal for massedeponi og mellomlagring i anleggsfasen skal istandsettes etter at veganlegget er ferdigstilt.

7 Sammendrag av innspill

Troms fylkeskommune – Kulturetaten:

Tidligere tilsendte kartutsnitt er i en slik målestokk at det er vanskelig å se om kulturminner av nyere tid blir berørt av planområdet.

Det ligger flere verneverdige bygninger langs det forlengede planområdet ved Rotsundet, samt verneverdige brygger og butikk ved Sørkjosen. Bygningene langs Rotsundet må ikke inngå i planområdet eller berøres av vegutbedringen på en slik måte at verdien reduseres.

Dersom planområdet berører bygningene ved Sørkjosen, må disse med et område rundt avsettes som hensynssone c) samt at det utarbeides bestemmelser om vern, istandsetting og vedlikehold etter antikvariske prinsipper.

Det er ikke påvist automatisk fredede kulturminner innenfor planområdet, men det gjøres oppmerksom på at arbeidet må stoppes og kulturmyndighetene varsles dersom det oppdages gjenstander eller andre spor etter tidligere menneskelig aktivitet. Dette må tas med som opplysning på planens tekstdel.

Kulturetaten ber om å få tilsendt detaljerte kartutsnitt av utvidet planområde ved Rotsundet, samt av den del av planområdet som ligger ved Reisafjorden i god tid før offentlig ettersyn.

Kommentar fra Statens vegvesen:

Vi tar til etterretning merknader om verneverdige bygninger, og registrerer at det ikke er påvist automatisk fredede kulturminner i planområdet.

Vi tar også til etterretning at arbeidet stoppes og kulturmyndighetene varsles dersom det undervegs oppdages gjenstander eller andre spor etter tidligere menneskelig aktivitet.

Vi har oversendt detaljerte kartutsnitt av aktuelle områder i god tid før offentlig ettersyn.

Sametinget:

Sametinget har ingen merknader til den foreslåtte reguleringsplanen, og kjenner ikke til at det er registrert automatisk fredede samiske kulturminner i planområdet.

Dersom det under arbeid i marken kommer frem gjenstander eller andre levninger som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes Sametinget og kulturetaten i Troms fylkeskommune omgående.

Kommentar fra Statens vegvesen:

Vi tar merknaden til etterretning, og registrerer at det ikke er påvist automatisk fredede samiske kulturminner i planområdet.

Vi tar også til etterretning at arbeidet stoppes og at Sametinget og kulturmyndighetene varsles dersom det underveis oppdages gjenstander eller andre spor etter eldre aktivitet i området.

NVE Norges vassdrags- og energidirektorat :

Planarbeidet må vektlegge at tunnelpåhugget synes å komme nært Sørrelva.

NVE anmoder også om en vurdering av bekkeløp som krysser E6, inkludert avløpet fra Sikkajohka kraftverk.

Deler av området kan ligge skredutsatt til. Områdestabiliteten må vurderes som et ledd i planarbeidet.

Kommentar fra Statens vegvesen:

Flere bekker krysser E6. Det vil bli foretatt en vurdering av vassdragsprosesser med hensyn til dimensjonering av rør; alternativt valg av bru.

Det er ikke registrert skredhendelser langs aktuell vegtrasè. Problemstillingen ble også vurdert under arbeidet med kommunedelplanen.

Marine avsetninger langs vegen på Rotsundsiden bidrar til dårlig stabilitet. NVE ber om at områdestabiliteten vurderes. Geotekniker hos Statens vegvesen vil i planarbeidet vurdere dette på bakgrunn av grunnboringer og analyser.

Universitetet i Tromsø v/ Tromsø Museum – Universitetsmuseet:

Museet har ingen merknader til planforslaget for vegstrekningen Langslett-Sørkjosen.

Reindriftsforvaltningen Vest-Finnmark:

Ingen merknader til E6 Langslett-Sørkjosen med tilhørende massedeponi.

Advokatfirmaet Jonassen for reinbeitedistriktene 36 Cohkolat & Biertavarri og 39 Arnøy / Kågen:

Nærmere tiltaksbeskrivelse bes tilsendt, samt opplysning om varighet for anleggsperioden.

Reindriften ser for seg påførte utgifter i form av ulemper, merarbeid, direkte og indirekte beitetaap samt advokatutgifter. Det forventes særlig omfattende skadevirkninger i anleggsperioden, men også langtidsvirkninger.

Det påhviler området reindriftsrett festnet ved alders tids bruk; en rettighet som er ekspropriasjonsrettslig vernet. Det åpnes i utgangspunktet for at partene inngår avtaler i minnelighet for å unngå ekspropriasjon. Det bes opplyst om det er gitt formell ekspropriasjonstillatelse / fornyet konsesjon og eventuell rett til forhåndstiltredelse.

Reindriften har signalisert villighet til å drøfte en frivillig løsning uten domstolenes mellomkomst.

Det må foretas en grundig områdebefaring i barmarksperioden. Klausulering om stans under særlige sårbare perioder i reindriften kan være aktuelt. Andre avbøtende tiltak forbeholdes å stå åpne for drøfting.

Kommentar fra Statens vegvesen:

Anleggsperioden vil vare om lag 3 år. Statens vegvesen har i forbindelse med utarbeidelse av planforslag, foreslått befarings sammen med representanter fra Reinbeitedistriktene 36 og 39. Med bakgrunn i at Statens vegvesen vanligvis ikke dekker utgifter til advokat i reguleringsplanarbeid har det ikke blitt gjennomført noen befarings.

I forbindelse med gjennomføring av vegprosjektet vil Statens vegvesen ta kontakt med reinbeitedistriktene for å søke å få innspill og eventuelt drøfte tilpasninger slik at anleggsvirkosmheten kan gjennomføres uten unødige skader og ulemper for reindriften. I samme forbindelse vil spørsmålet om erstatning og forhandlinger om avtale bli tatt opp til vurdering.

Agnes Bjørgve:

Hun har vært i kontakt med alle fastboende på strekningen Rotsund gård-Langslett. Samtlige ytrer ønske om gang- og sykkelveg på strekningen.

E6 er sterkt trafikkert og det kjøres fort på denne strekningen. Mange beboere benytter ikke vegen som myke trafikanter på grunn av dette. Flere barn har vegen som skoleveg, og må benytte buss i stedet for å kunne gå eller sykle til skolen.

Flere beboere har eiendommer som blir berørt av utbygging, men de er i utgangspunktet veldig positive til utbyggingen.

Kommentar fra Statens vegvesen:

Gang- og sykkelveg vil kreve mye areal og medføre store inngrep på eiendommer langs vegen. Kostnader og store eiendomsinngrep vil vurderes opp mot behovet.

Vi registrerer beboernes syn på saken, og tar det med i vår vurdering.

8 Grunnerverv

8.1 Generelt om grunnerverv

Den vedtatte reguleringsplanen vil danne grunnlag for grunnerverv. Dersom frivillige avtaler med grunneiere og festere ikke oppnås, vil vedtatt plan være grunnlag for ekspropriasjon av grunn og rettigheter etter Veglovens § 50. I forbindelse med grunnerverv vil det bli vurdert om det også må inngås frivillig avtale eller foretas ekspropriasjon av rettigheter fra reindriftsnæringen.

Normalt vil grunnervervet følge formåls grensen slik at områder for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur blir ervervet til offentlig eiendom. Til anleggs- og riggområder som skal tas i bruk, blir det ervervet midlertidige rettigheter. For disse områder faller eiendomsretten tilbake til eier etter at anleggsvirksomheten er opphørt.

8.2 Adresseliste inkludert grunneierliste

Forslag til detaljreguleringsplan for ny E6 Langslett - Sørkjosen

| | | | | | | |
|------|----|-----|---|----------------------------------|------|----------------|
| 1942 | 47 | 3 | HØEGH KETIL | TROLLBAKKEN 8 C | 9009 | TROMSØ |
| 1942 | 47 | 4 | OLSEN RIGMOR MARGRETHE | FJÆREPLYTTVEGEN 5 | 9022 | KROKELVDALEN |
| 1942 | 47 | 4 | OLSEN RIGMOR MARGRETHE | FJÆREPLYTTVEGEN 5 | 9022 | KROKELVDALEN |
| 1942 | 47 | 4 | SAMUELSEN ODD HARTVIG | JUBELEN 20 A | 9152 | SØRKJOSEN |
| 1942 | 47 | 16 | HANSEN-KRONE MARGIT | ARNESTAD 12 SEVERIN YTREBERGS | 9151 | STORSLETT |
| 1942 | 47 | 25 | HENRIKSEN RANDI HAGEN-OLSE | GATE 9 SEVERIN YTREBERGS | 9009 | TROMSØ |
| 1942 | 47 | 25 | HENRIKSEN RANDI HAGEN-OLSE | GATE 9 | 9009 | TROMSØ |
| 1942 | 47 | 25 | SELJEVOLL ERIK BERNHARD | JUBELEN 24 SEVERIN YTREBERGS | 9152 | SØRKJOSEN |
| 1942 | 47 | 25 | HENRIKSEN RANDI HAGEN-OLSE JOHANSEN GERD-MAY | GATE 9 | 9009 | TROMSØ |
| 1942 | 47 | 25 | RAGNHILD | JUBELEN 18 | 9152 | SØRKJOSEN |
| 1942 | 47 | 109 | JOHANSEN ELSE IRENE | BJØRKLYMOEN 10 | 9152 | SØRKJOSEN |
| 1942 | 47 | 143 | NORDREISA KOMMUNE | SENTRUM 17 | 9151 | STORSLETT |
| 1942 | 47 | 206 | JOHANSEN ELSE IRENE | BJØRKLYMOEN 10 | 9152 | SØRKJOSEN |
| 1942 | 47 | 450 | RAVNKLO HELGE KRISTIAN | OBERST RODES VEI 99 | 1165 | OSLO |
| 1942 | 48 | 7 | BJERKE AAGOT SIGNY | KITTISTIEN 29 | 9100 | KVALØYSLETTA |
| 1942 | 48 | 7 | HJELLNES ROLF DAGFINN | BURFJORD | 9161 | BURFJORD |
| 1942 | 48 | 7 | HJELLNES SVEIN BIRGER | NEDRE BAISIT 14 | 9152 | SØRKJOSEN |
| 1942 | 48 | 7 | JOHANSEN ALF-JOHAN | SANDBAKKEN 9 | 9152 | SØRKJOSEN |
| 1942 | 48 | 7 | JOHANSEN ASBJØRN KRISTOFFE | KÅRVIKHAMN | 9300 | FINNSNES |
| 1942 | 48 | 7 | JOHANSEN ELIN | ADOLF ØIENS VEG 8 G | 7036 | TRONDHEIM |
| 1942 | 48 | 7 | JOHANSEN GUNNAR INGOLF | | 0 | UKJENT |
| 1942 | 48 | 7 | JOHANSEN GUNVALD HEDLY | TORSKETRØA 13 | 6515 | KRISTIANSUND N |
| 1942 | 48 | 7 | JOHANSEN TERJE | NEPTUNVEIEN 20 | 9600 | HAMMERFEST |
| 1942 | 48 | 7 | MARVOLL OLAV SIGMUND | STORGATA 25 | 3210 | SANDEFJORD |
| 1942 | 48 | 7 | NÆSS SIGNE | MUONIOVEGEN 4 | 9151 | STORSLETT |
| 1942 | 48 | 7 | SLETTVOLL ANNFRID ELLAUG | SØR TVERRFJORD | 9584 | SØR-TVERRFJORD |
| 1942 | 48 | 7 | WASSNES BIRGIT ANNIE | NESSEVEGEN 22 | 9152 | SØRKJOSEN |
| 1942 | 48 | 9 | BRÅSTAD MARGOT SIGNORA | OLDERSKOGEN 2 | 9151 | STORSLETT |
| 1942 | 48 | 9 | GRØNLUND KARL ROBERT | SETREVEGEN 46 | 3950 | BREVIK |
| 1942 | 48 | 9 | HAGEN INGRID | BJØRKLYMOEN 2 | 9152 | SØRKJOSEN |
| 1942 | 48 | 9 | JAKOBSEN ALF ODDVAR | BREKKETUN 11 | 3717 | SKIEN |
| 1942 | 48 | 9 | JAKOBSEN BJØRG ANNIE | EINARTUN 49 | 3744 | SKIEN |
| 1942 | 48 | 9 | JAKOBSEN STIAN SEPPOLA | NEDRE BAISIT 9 | 9152 | SØRKJOSEN |
| 1942 | 48 | 9 | SEPPOLA ELLINOR | GRASMYR | 9303 | SILSAND |
| 1942 | 48 | 11 | FORSÅ TORHILD | SLETTA 11 | 9152 | SØRKJOSEN |
| 1942 | 48 | 11 | JACOBSEN JAN | | 0 | UKJENT |
| 1942 | 48 | 11 | JAKOBSEN PER | LØVETANNTOPPEN 18 | 4823 | NEDENES |
| 1942 | 49 | 2 | ARILD BJARNE JOSTEIN | BAKKEBY | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 69 | 2 | NILSEN EDITH ELFRIDA | ROTSUNDELV | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 70 | 1 | BRUSTAD THORSTEIN | LANGSLETT | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 70 | 2 | FREDHEIM ASTRID HENRIETTE | HANSMARKVEGEN 5 | 9013 | TROMSØ |
| 1942 | 70 | 2 | FREDHEIM BJARNE | HANSMARKVEGEN 5 | 9013 | TROMSØ |
| 1942 | 70 | 3 | ENOKSEN IVAR MAGNUS | OKSFJORDHAMN | 9151 | STORSLETT |
| 1942 | 70 | 4 | BRUSTAD ANNBJØRG HENNIE | ROTSUND | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 70 | 6 | HENRIKSEN JAN | ROTSUNDELV | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 70 | 7 | HANSEN EDIT JOHANNA | ROTSUNDELV NEDRE GOKSTADVEI | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 70 | 7 | JENSEN MONA MARIANNE | 18 | 3228 | SANDEFJORD |
| 1942 | 70 | 7 | JOHANSEN KENT SVERRE | 55 TJØLLINGVEIEN 570 | 3280 | TJODALYNG |
| 1942 | 70 | 7 | KARLSEN ANN ALISE | FOSSENG 15 F | 9151 | STORSLETT |
| 1942 | 70 | 8 | LEIRBAKK JOHN-ARE | STORSLETT | 9151 | STORSLETT |
| 1942 | 70 | 9 | LHL NORDREISA | V. STRAUMFJORD | 9151 | STORSLETT |

Forslag til detaljreguleringsplan for ny E6 Langslett - Sørkjosen

| | | | | | | |
|------|----|----|----------------------------|--|-------------|--------------|
| 1942 | 70 | 10 | ENOKSEN IVAR MAGNUS | OKSFJORDHAMN | 9151 | STORSLETT |
| 1942 | 70 | 11 | KRISTIANSEN ÅSE HENRIETTE | MORENEVEGEN 16 | 9027 | RAMFJORDBOTN |
| 1942 | 70 | 12 | MÆHRE JUDITH HELMINE | MALMVEGEN 96 | 9022 | KROKELVDALEN |
| 1942 | 70 | 12 | STRAND BJØRG SOFIE | | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 70 | 15 | WIİK ELSA | ROTSUNDELV | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 70 | 16 | EVANGER TORBJØRN ANDREAS | BJØRKLYSVINGEN 4 | 9152 | SØRKJOSEN |
| 1942 | 70 | 16 | FREDRIKSEN OLAV MARINIUS | ROTSUNDELV | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 70 | 17 | LHL NORDREISA | V. STRAUMFJORD | 9151 | STORSLETT |
| 1942 | 70 | 18 | HEGGELUND IVAR MAGNOR | ROTSUNDELV | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 70 | 19 | BERG JIM-IVAR | | 9151 | STORSLETT |
| 1942 | 70 | 19 | LEIRBAKK KEN-RONALD | LANGSLETT | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 70 | 20 | RASMUSSEN KÅRBERT RØNNING | KJELDEREN | 9151 | STORSLETT |
| 1942 | 70 | 21 | HANSEN EDITH JOHANNA | V/ OLAV FREDRIKSEN | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 70 | 22 | ENOKSEN IVAR MAGNUS | OKSFJORDHAMN ØVRE SOLHELLINGA | 9151 | STORSLETT |
| 1942 | 70 | 25 | OLSEN UNNI MARIE IRENE | 50 ØVRE SOLHELLINGA | 2050 | JESSHEIM |
| 1942 | 70 | 25 | OLSEN VILLY NIKOLAI | 50 | 2050 | JESSHEIM |
| 1942 | 71 | 1 | BERSVENDSEN EINAR ANDREAS | | 0 | UKJENT |
| 1942 | 71 | 1 | BERSVENDSEN JAN | TORAS VEG 44 TØMMERNESVEGEN | 9022 | KROKELVDALEN |
| 1942 | 71 | 1 | FJELLHEIM ELIN | 42 | 9151 | STORSLETT |
| 1942 | 71 | 1 | KARLSEN KATE TOVE | SOLBAKKEN 48 | 9152 | SØRKJOSEN |
| 1942 | 71 | 1 | SØRLIE ANN MARI BERSVENDSE | NYVEILIA 130 | 7072 | HEIMDAL |
| 1942 | 71 | 1 | BERSVENDSEN EINAR ANDREAS | | 0 | UKJENT |
| 1942 | 71 | 1 | BERSVENDSEN JAN | TORAS VEG 44 TØMMERNESVEGEN | 9022 | KROKELVDALEN |
| 1942 | 71 | 1 | FJELLHEIM ELIN | 42 | 9151 | STORSLETT |
| 1942 | 71 | 1 | KARLSEN KATE TOVE | SOLBAKKEN 48 | 9152 | SØRKJOSEN |
| 1942 | 71 | 1 | RASCH KURT MONNAR | | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 71 | 1 | SØRLIE ANN MARI BERSVENDSE | NYVEILIA 130 | 7072 | HEIMDAL |
| 1942 | 71 | 1 | BERSVENDSEN EINAR ANDREAS | | 0 | UKJENT |
| 1942 | 71 | 1 | BERSVENDSEN GEIR | URANUSVEGEN 52 | 9024 | TOMASJORD |
| 1942 | 71 | 1 | BERSVENDSEN JAN | TORAS VEG 44 TØMMERNESVEGEN | 9022 | KROKELVDALEN |
| 1942 | 71 | 1 | FJELLHEIM ELIN | 42 | 9151 | STORSLETT |
| 1942 | 71 | 1 | KARLSEN KATE TOVE | SOLBAKKEN 48 | 9152 | SØRKJOSEN |
| 1942 | 71 | 1 | SØRLIE ANN MARI BERSVENDSE | NYVEILIA 130 | 7072 | HEIMDAL |
| 1942 | 71 | 2 | HOAAS LAILA MARIE | ROTSUNDELV | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 71 | 2 | MOE ARNE JOHAN | SONJATUNVEGEN 6 | 9151 | STORSLETT |
| 1942 | 71 | 2 | MOE BJØRNAR | ØVRE BERGSLIA 7 INGELHEIMER STR. 13 | 6091 DE- | |
| 1942 | 71 | 2 | MOE ERIN BENTE | G | 64295 | DARMSTADT |
| 1942 | 71 | 2 | MOE GUDRUN OVEDIE | ROTSUNDELV | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 71 | 2 | MOE JOSTEIN | BRAGEVEIEN 2 D | 452 | OSLO |
| 1942 | 71 | 2 | MOE MAGNUS INGVALD | GULENG 25 | 9151 | STORSLETT |
| 1942 | 71 | 3 | NILSEN ADELE IRENE | SMARAGDVEGEN 7 | 9022 | KROKELVDALEN |
| 1942 | 71 | 3 | NILSEN TOR GEIR | SMARAGDVEGEN 7 | 9022 | KROKELVDALEN |
| 1942 | 71 | 4 | MOE MAGNUS INGVALD | GULENG 25 | 9151 | STORSLETT |
| 1942 | 71 | 4 | MOE MAGNUS INGVALD | GULENG 25 | 9151 | STORSLETT |
| 1942 | 71 | 4 | SOLEM OLAV | | 0 | UKJENT |
| 1942 | 71 | 5 | SØRGAARD TRON IVAR | ROTSUND | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 71 | 6 | BOLTÅS ANDERS | ROTSUND GÅRD | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 71 | 7 | FREDRIKSEN OLAV MARINIUS | ROTSUNDELV | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 71 | 8 | HOAAS LINE | ROTSUNDDALEN | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 71 | 9 | HOAAS ASMUND | ROTSUNDELV | 9153 | ROTSUND |

Forslag til detaljreguleringsplan for ny E6 Langslett - Sørkjosen

| | | | | | | |
|------|----|----|-------------------------------------|--------------------|------|--------------|
| 1942 | 71 | 10 | MOE GUDRUN OVEDIE | ROTSUNDELV | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 71 | 11 | MOE GUDRUN OVEDIE | ROTSUNDELV | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 71 | 11 | MOE GUDRUN OVEDIE | ROTSUNDELV | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 71 | 12 | BJERKE AAGOT SIGNY | KITTISTIEN 29 | 9100 | KVALØYSLETTA |
| 1942 | 71 | 12 | BJERKE AINA | ANNA EIDES VEG 35 | 9012 | TROMSØ |
| 1942 | 71 | 13 | TORSMO HALFRID HANSINE | ROTSUNDELV | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 71 | 14 | HOAAS ASMUND | ROTSUNDELV | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 71 | 15 | BJØRGVE AGNES JULIE | MINDE | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 71 | 15 | BJØRGVE ARNOLD | MINDE | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 71 | 16 | YMBER AS | BJØRKLYSVINGEN 3 | 9152 | SØRKJOSEN |
| 1942 | 71 | 17 | BRUSTAD HILDE ELISABETH SY | ROTSUNDELV | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 71 | 18 | OLSEN GEIR-HUGO ANDERSEN SOLVEIG | ROTSUNDELV | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 71 | 19 | MARGRETHE | ROTSUNDELV | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 71 | 20 | SØRGAARD TRON IVAR | ROTSUND | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 71 | 21 | HOAAS ÅSE | ROTSUNDELV | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 71 | 22 | HOAAS ASMUND | ROTSUNDELV | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 71 | 23 | HOAAS LAILA MARIE | ROTSUNDELV | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 71 | 24 | KARLSEN INGER | ROTSUNDELV | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 71 | 25 | OLSEN JAN INGVART HALVOR | ROTSUNDELV | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 71 | 26 | FREDRIKSEN OLAV MARINIUS | ROTSUNDELV | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 71 | 27 | FREDRIKSEN TOMMY | KVELDSOLVEIEN 14 | 9180 | SKJERVØY |
| 1942 | 71 | 28 | MOE TERJE | NORDTVETVEIEN 38 A | 952 | OSLO |
| 1942 | 71 | 29 | OLSEN TOR ERIK | NEDRE RINGVEI 12 | 9180 | SKJERVØY |
| 1942 | 71 | 30 | BOLTÅS ARVID HENNING | BOLTÅS | 9440 | EVENSKJER |
| 1942 | 70 | 31 | MÆHRE JUDITH HELMINE | MALMVEGEN 96 | 9022 | KROKELVDALEN |
| 1942 | 70 | 31 | STRAND BJØRG SOFIE | | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 71 | 32 | SPORTEN ROTSUND AS | | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 72 | 1 | BOLTÅS ANDERS | ROTSUND GÅRD | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 72 | 1 | BOLTÅS GURO CHARLOTTE | ROTSUND GÅRD | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 72 | 2 | OLSEN JAN INGVART HALVOR | ROTSUNDELV | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 72 | 4 | BOLTÅS ANDERS | ROTSUND GÅRD | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 72 | 4 | BOLTÅS GURO CHARLOTTE | ROTSUND GÅRD | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 72 | 5 | BOLTÅS ANDERS | ROTSUND GÅRD | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 72 | 5 | BOLTÅS GURO CHARLOTTE | ROTSUND GÅRD | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 72 | 7 | BOLTÅS ANDERS | ROTSUND GÅRD | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 72 | 7 | BOLTÅS GURO CHARLOTTE | ROTSUND GÅRD | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 72 | 8 | BOLTÅS ANDERS | ROTSUND GÅRD | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 72 | 8 | BOLTÅS GURO CHARLOTTE | ROTSUND GÅRD | 9153 | ROTSUND |
| 1942 | 72 | 12 | OLSEN TOR ERIK | NEDRE RINGVEI 12 | 9180 | SKJERVØY |

9 Andre dokumenter

9.1 Forslag til reguleringsbestemmelser

PLANBESTEMMELSER

§ 1 GENERELT

1.0 Formål

Detaljreguleringsplanens skal legge til rette for bygging av ny E6 med tunnel på strekningen Langlia – Sørkjosen, samt sikre framtidig arealdisponering innenfor planområdet.

1.1 Planavgrensning

Det regulerte området er vist med plangrense på plankart med planID 19422011_002 målestokk 1:2000. Reguleringsplanforslaget består av 20 plankart.

1.2 Planområdets arealformål

Området reguleres til følgende formål og soner, jfr. plan- og bygningsloven §§ 12-5 og 12-6:

§ 12-5 nr. 2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

-veg

-trasé for nærmere angitt teknisk infrastruktur

§ 12-5 nr. 5 Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift

-LNFR, areal for nødvendige tiltak for landbruk, reindrift og skogbruk.

§ 12-5 nr. 6 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

-bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone.

§ 12-6 Områdebestemmelser

-bestemmelsesområde

-anlegg- og riggområde

§ 12-6 Faresone

-Høyspenningsanlegg

§ 2 FELLES BESTEMMELSER

2.1 Mindre avvik

Mindre avvik for områder avsatt til veggrunn/offentlig trafikkområde vil kunne skje som følge av uforutsette forhold, som for eksempel grunnforhold eller feil/mangler i kartgrunnlaget. Det kan medføre at areal som skal disponeres til vegformål vil fravike noe fra det som framgår av formålsgrense i planen. Areal som ikke disponeres til vegformål, forutsettes benyttet som tilstøtende formål.

2.2 Støy – støyskjerming

Miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av støy i arelplanleggingen skal legges til grunn for dimensjonering av støytiltak i reguleringsplanen. Støygrensen er i utgangspunktet $L_{den} = 55$ dBA ved uteplass og utenfor rom med støyfølsom bruk. Retningslinjen åpner for at støygrensen ved utbedrings- og trafiksikkerhetstiltak kan økes.

For bygninger med støyfølsom bruk, etter fastlagte skjermingstiltak langs veg, har en støybelastning som ligger i intervallet 55 – 65 dBA og som ikke har en støyøkning på > 3 dBA tilbys ingen form for støydempende tiltak. Veg bygninger som har en økning > 3 dBA og ligger i intervallet 55 – 65 dBA eller hvor støybelastningen er > 65 dBA skal det gis tilbud om skjermingstiltak. Skjermingstiltakene kan være valler, skjermes eller tiltak på fasaden slik at det oppnås tilfredsstillende støynivå på privat uteplass og i alle oppholds- og soverom.

Det er ikke foreslått tiltak som følge av støyberegningene.

§ 3. OMRÅDER FOR AREALBRUKSFORMÅL

3.1 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

3.1.1 Veg

Formålet omfatter alle arealer til veg, tunnel, grøft-/fyllings- og skjæringsareal, bru, stopplommer, kryss, avkjørsler, rekkverk og andre anlegg som naturlig tilhører ny veg. I anleggsperioden tillates området benyttet til virksomhet som er nødvendig for gjennomføring av veganlegget, herunder midlertidig bygninger og anlegg, lagring mm.

Hovedrasteplass/ bussomlastingsplass ved kryss fv. 866 tillates oppført. For deler av arealet tillates oppført bygninger og anlegg knyttet til utsalgssted for reindriftsnæringen etter avtale med Statens vegvesen og etter byggesaksbehandling fra Nordreisa kommune.

I anleggsperioden tillates området benyttet til virksomhet som er nødvendig for gjennomføring av veganlegget, herunder midlertidig bygninger og anlegg, lagring mm.

Det skal etableres en tursti fra parkeringsplass ved profil 5100 over tunnelportal og ned mot tidligere riksveg.

3.1.2 Trasé for nærmere angitt teknisk infrastruktur

Trasé som legger til rette for etablering av lavspent/strømforsyning til bolighus.

3.1.3 Trasé for nærmere angitt teknisk infrastruktur med faresone § 12-6

Trasé for nærmere angitt teknisk infrastruktur med faresone i plankartet angir sone for framtidig plassering av høyspenningsanlegg.

3.2 Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift

3.2.1 Deponiområde med områdebestemmelse for anlegg- og riggområde, LNFRA1 OG LNFRA 2

Deponiområde for lagring av overskuddsmasser fra veganlegget. Deponiområdene tillates benyttet til virksomhet som er nødvendig for gjennomføring av veganlegget, herunder midlertidige bygninger og anlegg, lagring m.m. Området tilpasses omgivelsene, revegeteres og tilbakeføres til opprinnelig arealformål etter at veganlegget er avsluttet. Deponi kan f. eks brukes til å få en slakere fylling opp mot veg.

3.2.2 Bestemmelsesområde § 12-6 – tunnel, LNFRA3

Det tillates ikke boring i grunn eller andre tiltak som kan skade tunnelen.

3.2 BRUK OG VERN AV SJØ OG VASSDRAG MED TILHØRENDE STRANDSONE

Arealet avsettes til bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone.

3.2.1 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone med områdebestemmelse for anlegg- og riggområde NS1, NS2, NS3 og NS4

Formålet omfatter Sjørelva og Mølnelva med tilhørende kantsone. Innenfor området kan det bli aktuelt med midlertidige tiltak i byggeperioden.

§ 4 REKKEFØLGEBESTEMMELSER

4.1 Skulle det under arbeid i marken komme fram gjenstander eller levninger, for eksempel ansamlinger av trekull eller unaturlige/uventede steinkonsentrasjoner, som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes kulturminnemyndighetene omgående, jf. Lov 9. Juni 1978 nr. 50 om kulturminner § 8. Sametinget skal ha særskilt varsel

15.03.2012.

9.2 Forslag til plankart

Forslag til plankart følger bakerst i hefte (i den trykte utgaven).

9.3 Illustrasjonsplan

Det er utarbeidet et eget illustrasjonshefte for forslag til reguleringsplan.