

Saksgang:

Utvalgssaksnummer	Utvalg	Møtedato
22/20	Formannskapet	05.02.2020
6/20	Kommunestyret	18.02.2020

Særutskrift: Reguleringsplan e6 Nordkjosbotn - Storfjord grense

Vedlegg:

- 1 Bestemmelser revidert 31.10.2019
- 2 Planbeskrivelse revidert etter høring.31.10.2019-1
- 3 Plankart R001
- 4 Plankart R002
- 5 Plankart R003
- 6 Plankart R004
- 7 Plankart R005
- 8 Plankart R006
- 9 Plankart R007
- 10 Tegningsliste_R

Liste over dokumenter i saken (ikke vedlagt):

Journalposter

- | | | | |
|---|------------|--|---|
| S | 23.01.2020 | Reguleringsplan e6 Nordkjosbotn - Storfjord grense | |
| I | 05.05.2015 | Oppstart av reguleringsplan E6 Nordkjosbotn - Storfjord grense | Statens vegvesen |
| I | 05.05.2015 | Oppstartmøte reguleringsplan E6 Nordkjosbotn - Storfjord grense | Statens vegvesen |
| U | 12.05.2015 | Vurdering av behov for konsekvensutredning i forbindelse med utarbeidelse av detaljreguleringsplan for E6 Nordkjosbotn-Storfjord | Statens Vegvesen, Region nord |
| I | 20.05.2015 | Varsel om oppstart reg.plan E6 Nordkjosbotn - Storfjord grense | Grønsberg Kjell |
| I | 18.06.2015 | Innspill til varsel om oppstart av detaljregulering for E6 Nordkjosbotn - Storfjord grense | Liv-Irene Solholt |
| I | 22.06.2015 | Innspill trimløype - Ny E6 Nordkjosbotn - Storfjord grense | Torbjørn Borge |
| U | 06.04.2017 | Særutskrift: Ny trasé E6 / E8 - kommunedelplan | Rådmann v/kommunalsjef Einar Nøstvik Guleng - for videre oppfølging |
| S | 16.05.2017 | Ny trasé E6/E8 - kommunedelplan Nordkjosbotn - Storfjord grense | |
| I | 02.05.2018 | Kopi - innspill og synspunkt på vegprosjekt E6 - Nordkjosbotn - Storfjord grense | Solveig Furumo, Karin Øverås og Vigdis Hansen |
| I | 06.09.2018 | Planprogram for tema reindrift | Statens Vegvesen |

S	03.10.2018	Fastsetting av planprogram for tema reindrift i tilknytning til detaljregulering E6 Nordkjosbotn - Storfjord grense	
U	12.10.2018	Særutskrift: Fastsetting av planprogram for tema reindrift i tilknytning til detaljregulering E6 Nordkjosbotn - Storfjord grense	Statens Vegvesen, Region nord
I	29.05.2019	Varsel om offentlig ettersyn – detaljreguleringsplan på høring	Statens vegvesen
I	02.07.2019	Uttalelse / merknader til forslag til detaljregulering E6 Nordkjosbotn - Storfjord grense	På vegne av beboerne i Kila/Balsfjordeidet - Bengt og Gunn Sissel Mjøs Siikavuopio
I	05.07.2019	NVEs uttalelse - Offentlig ettersyn – Detaljreguleringsplan for E6 Nordkjosbotn-Storfjord grense - Balsfjord kommune	NORGES VASSDRAGS- OG ENERGIDIREKTORAT (NVE)
I	05.07.2019	Fylkesmannens uttalelse - detaljregulering av E6 Nordkjosbotn - Storfjord grense i Balsfjord kommune	FYLKESMANNEN I TROMS OG FINNMARK
I	09.07.2019	Uttalelse - offentlig ettersyn - detaljreguleringsplan E6 Nordkjosbotn - Storfjord grense i Balsfjord kommune	Troms fylkeskommune
I	11.09.2019	Ny trase E6/E8 - kommunedelplan Nordkjosbotn - Storfjord grense - strekningen Øvergård - Storfjord grense må vurderes på nytt.	Gunn Sissel Siikavuopio
S	05.11.2019	Reguleringsplan E6 Nordkjosbotn - Storfjord grense	

Saksopplysninger:

Bakgrunn og beskrivelse

Statens vegvesen har utarbeidet et reguleringsplanforslag for parsellen Nordkjosbotn – Storfjord grense. Denne reguleringsplanen er tredje og siste del av Prosjekt E6 Nordkjosbotn – Hatteng. Prosjektet består for øvrig av to følgende to vedtatte parseller:

- E8 Nordkjosbotn – Jernberg
- E6 Storfjord grense – Hatteng

Parsellen Nordkjosbotn- Storfjord grense er ført opp med bevilgning i Nasjonal Transportplan i perioden 2024- 2029. Parsellen har et godkjent anslag etter regional kontroll 26.03.2019 pålydende P50 988 mill. kr. (2019 kr).

Tidligere planarbeid

Balsfjord kommune vedtok i 2014 kommunedelplan E6 Nordkjosbotn – Storfjord grense. Gjennom vedtaket av kommunedelplanen ble linjevalget som gikk under benevnelsen alt. 3A valgt som fremtidig trasé for ny E6 mellom Nordkjosbotn og Storfjord grense. Begrunnelsen for valg av alt. 3A kan man finne i plandokumentene (planprogram, planbeskrivelse, KU, skredfarevurderinger osv) tilhørende kommunedelplanen fra 2014.

Med vedtaket av kommunedelplanen så ble det juridiske og praktiske grunnlaget for dette reguleringsplanforslaget fastlagt. Reguleringsplanen er en ytterligere detaljering av det som ble vedtatt gjennom kommunedelplanen. Dette betyr at spørsmål angående alternative veglinjer ikke vil være gjenstand for behandling i arbeidet med reguleringsplanen.

For prosjekt som foreslås prioritert i første seksårsperiode av Nasjonal transportplan er hovedregelen at det skal foreligge en vedtatt kommunedelplan. Videre er det et krav om at det skal foreligge en vedtatt reguleringsplan med tilhørende kostnadsoverslag for at et prosjekt skal kunne tas opp til bevilgning i statsbudsjettet.

Forutsetninger for reguleringsplanen/planprosess

Statens vegvesen har i henhold til avtale med Balsfjord kommune hatt ansvar for planarbeidet til og med merknadsbehandling etter høringsperioden. Deretter overtar Balsfjord kommune forslag til detaljregulering til politisk behandling.

Varsel om ettersyn i perioden 29.5-10.7.2019 ble kunngjort i Nye Troms og Nordlys, samt at alle grunneiere og rettighetshavere har mottatt skriftlig melding om dette. Planforslaget er samtidig sendt ut til høring til offentlige instanser.

Etter høringsfristens utløp var det registrert 13 merknader, 8 fra private og 5 fra offentlige instanser.

Merknader til høringsforslag

Det kom inn 13 merknader.

Det ble ikke reist innsigelser mot planforslaget fra sektormyndigheter med innsigelsesrett. Som en følge av merknadsbehandlingen er det gjort noen små endringer i plankartet og bestemmelsene. Disse endringene er nærmere beskrevet i merknadsbehandlingen.

Fra private og berørte grunneiere kom det inn 8 merknader i løpet av høringsperioden. Alle merknadene har blitt kopiert fra mottatte brev og uten noen form for redigering er de blitt gjengitt i sin helhet i merknadsbehandlingen.

Merknadsbehandling

Merknadsbehandlingen er utført av Statens vegvesen etter avtale med Balsfjord kommune.

1 Sammendrag

Alle merknadene som er nevnt under er hentet direkte fra brev mottatt av Statens vegvesen. Teksten har blitt kopiert i sin helhet fra brevene og har ikke gjennomgått noen form for redigering.

2 Høringen

2.1 Planprosessen

Reguleringsplan Nordkjosbotn – Storfjord grense, som bygger på vedtak i forutgående kommunedelplan, har en lang forhistorie. Opprinnelig kommunedelplan ble utarbeidet i perioden 1997-2000. På bakgrunn av merknader i høringsrunden ble det utarbeidet tilleggsutredninger. Planen ble sendt på høring i 2002. Balsfjord kommune vedtok i 2007 alternativ 2 som omfattet omlegging av E6 til andre siden av Nordkjosdalen.

Statens vegvesen meldte oppstart på endring av kommunedelplanen i 2011. Flere av sektormyndighetene var kritisk til valgte alternativ 2 og kom med klare tilrådninger om å ta kommunedelplanen opp til ny behandling med endring av alternativ til alternativ 3. Dette ble etter hvert fulgt opp med oppheving av tidligere vedtak samt behandling med flere nye alternative løsninger. Endringsforslag til kommunedelplanen ble behandlet i 2014 hvor alternativ 3A ble vedtatt.

Dagens E6 mellom Nordkjosbotn og Storfjord grense er en strekning som ikke tilfredsstillende kravene som er satt for stamvegnettet. Strekningen er svingete og har bebyggelse med mange avkjøringer. Veggen har heller ikke bredde i henhold til dagens standard. Veggen har omfattende skader som vurderes å skyldes dårlig bæreevne i dypere lag, manglende drenering og telehiv. Dagens vegbredde varierer mellom 6-8,5 m.

Høsten 2017, underveis i detaljreguleringsprosessen ble det avdekket at tema reindrift ikke var tilstrekkelig utredet som grunnlag for kommunedelplanen vedtatt 22.4.2014. Det viste seg nødvendig å få utarbeidet en konsekvensutredning for tema reindrift.

Samtidig med at nytt planprogram og konsekvensutredning ble sendt ut på høring i april 2018, ble det varslet utvidelse av planområdet. Det har i arbeidet med detaljregulering vært en forutsetning å regulere inn veg med sideterreng innenfor den «veg-korridor» som ble avsatt i vedtatt kommunedelplan i oktober 2014. Den innregulerte korridoren viste seg å ikke ha tilstrekkelig bredde og det ble nødvendig å utvide planområdet som varslet i april 2018.

Konkret skyldtes dette følgende:

- Grunnforhold
- Behov for ytterligere skredsikringstiltak pga. sidebratt og rasutsatt sideterreng
- Innføring av ny nasjonal vegstandardklasse, (fra H3 til H1) med breddeutvidelse fra 8,5 til 9,0 meter.

Planforslaget ble sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i tiden 29.5. 10.7. på følgende steder:

- Balsfjord kommune, servicetorget, rådhuset, Storsteinnes
- Statens vegvesen, Stakkevollvegen 35-37, Tromsø
- Internett: www.vegvesen.no/Europaveg/e6nordkjosbotnhatteng/planer-og-dokumenter

Varsel om offentlig ettersyn ble kunngjort i Nye Troms og Nordlys. Grunneiere og rettighetshavere ble skriftlig orientert om dette. Planforslaget ble samtidig sendt ut på høring til offentlige instanser.

Frist for eventuelle skriftlige merknader til planforslaget ble satt til 10.07.2018

3 Merknader mottatt ved offentlig ettersyn

Det kom inn 13 merknader i løpet av høringsperioden.

I kommentarene til merknadene er uttrykkene "tatt til orientering" og "tatt til etterretning" brukt. Med "tatt til orientering" menes at tiltakshaver har merket seg kommentaren(e). Med "tatt til etterretning" menes at tiltakshaver har merket seg kommentaren(e) og vil følge den/de opp i det etterfølgende arbeidet. Der tiltakshaver har gitt en mer utfyllende kommentar er ikke disse begrepene alltid brukt.

3.1 Merknader fra offentlige aktører

3.1.1 Fylkesmannen i Troms og Finnmark

Varsel om offentlig ettersyn detaljregulering av E6 Nordkjosbotn – Storfjord grense i Balsfjord kommune - Fylkesmannens uttalelse.

Fylkesmannen i Troms viser til nevnte plan med høringsfrist den 10.07.19.

Dette er en plan som Fylkesmannen har uttalt seg en rekke ganger tidligere, sist i brev datert den 11.06.15 samt e-post datert den 23.04.18 hvor det ble fokusert særlig på reindrift. I våre tidligere uttalelser er det særlig reindrift, landbruk og miljøhensyn som er belyst. Det er viktig å sikre landbruksnæringen og reindriftsnæringen gode driftsvilkår etter endt utbygging. Miljøhensyn er ivaretatt gjennom valg av trase.

Planen faller utenfor Samordningsrutinen og regionale statsetater avgir uttalelse direkte til kommunen

Fylkesmannen reiser ikke innsigelse til detaljreguleringsplan for E6 Nordkjosbotn – Storfjord grense.

Fylkesmannen vil bemerke at nummereringen av bestemmelsene må gjennomgås. Bestemmelse 7 mangler, og det er henvisning til denne i bestemmelse nr. 3.1. Fylkesmannen antar at det er bestemmelse nr. 8 som skal være nr. 7.

Utbyggingen vil kreve noen midlertidige riggområder og deponier. Det er sentralt at disse tilbakeføres til ny landbruksdrift snarlig etter anleggsfasen. Videre er det også viktig at nye driftsveger og underganger etableres i samråd med berørte grunneiere, jfr bestemmelse 2.4.1, 2.4.5, 3.1 og 8.1.

Det er viktig at randsonen langs vassdraget holdes mest mulig intakt i anleggsfasen og etter endt utbygging. Fylkesmannen vil slutte seg til uttalelsen fra NVE datert den 05.07.19 som holder fram aktsomhetsprinsipper for vassdraget og randsonen langs vassdraget.

Fylkesmannen stiller seg til rådighet for spørsmål og drøftinger i det videre arbeidet med planen.

Med hilsen
Per Elvestad (e.f.)
assisterende justis- og kommunaldirektør

Oddvar Brenna
fagkoordinator for
areal

Kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden tas til etterretning.
Nummereringen av bestemmelsene blir rettet opp.
Viser til kapittel 4 i denne merknadsbehandlingen som omhandler eventuelle endringer etter offentlig ettersyn.

3.1.2 Norges – vassdrags og energidirektorat (NVE)

NVEs uttalelse- Offentlig ettersyn – Detaljreguleringsplan for E6 Nordkjosbotn-Storfjord grense - Balsfjord kommune

Vi viser til mottatt varsel om oppstart av reguleringsplan. NVE har tidligere ved flere tilfeller uttalt oss til ulike faser av planarbeidet vedrørende ny E6 trasé fra Nordkjosbotn. Vi viser derfor til våre tidligere uttalelser og vil spesielt presisere brev fra NVE datert 3.7.2015, 4.2.2011 og 1.6.2012.

NVE skal som høringspart bidra til at hensynet til vassdrag, skredfare og energianlegg blir vurdert og innarbeidet i planer etter plan- og bygningsloven.

NVEs merknad:

Det er avsatt noen områder ned mot vassdraget bl.a med betegnelsen #1, her legger planen opp til at det er mulig med midlertidige inngrep deriblant midlertid masselagring. Det er avsatt en kantsone på 5 meter mot vassdrag. NVE mener at 5 meter mot det verna hovedvassdraget er for lite i anleggsperioden og det er også et flomløp med kantsone innenfor det store området innen brukryssingen som må ivaretas.

Det er angitt at massebalanse og deponier håndteres samlet for hele strekningen Nordkjosbotn-Hatteng i neste planfase (byggeplan) så det er ikke foreslått regulert inn areal til massedeponier i denne planen.

Vegstrekningen krysser også flere mindre vassdrag/bekker. Det kan være store naturverdier ved også disse små vassdragene og uheldig utforming av stikkrenner/kulverter kan også gi problemer både oppstrøms og nedstrøms vegen. Ved eventuelle nye kryssinger av vassdrag må det tilstrebes å velge så store dimensjoner at det ikke oppstår oppstuvning på oppstrøms side av vegen eller erosjon på nedstrøms side. Konstruksjonene må også utformes slik at det ikke oppstår vandringshinder for fisk. Det er i denne sammenheng viktig å unngå nedstrøms vannstandssprang samt for stort fall/helning på kulverten. Det er ofte en fordel å velge så store dimensjoner på stikkrenner og kulverter at disse kan graves noe ned i eksisterende bunnsubstrat.

Konklusjon:

NVE ber om at planbestemmelsene oppdateres slik at detaljplaner ivaretar at massedeponering og andre inngrep i anleggsperioden ikke vil berøre kantsonen og flomløp med kantsoner langs hovedvassdraget i en større bredde. Planbestemmelsene må også ivareta at detaljplaner beskriver eventuelle planlagte inngrep for sikring av mindre bekker og eventuell omlegging, så at det er mulig å vurdere om vannressurslovens krav er ivaretatt.

Med hilsen

Knut Aune Hoseth Regionsjef

Eva Forsgren Senioringeniør

Kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden tas delvis til følge

Kantsonen til vassdrag er satt til minimum 5 meter. Dette betyr at Statens Vegvesen i anleggsperioden vil ha et anleggsområde hvor buffersonen til vassdraget vil være så stor som det er praktisk mulig å ha og hvor 5 meter er satt som det absolutte minimum. Statens vegvesen vil på byggeplan tilstrebe å velge så store dimensjoner at det ikke oppstår oppstuvning på oppstrøms side av vegen eller erosjon på nedstrøms side. Det er ikke vanlig å dimensjonere stikkrenner i en reguleringsplanprosess.

3.1.3 Statnett

Høringsuttalelse - Høring av detaljreguleringsplan - E6 Nordkjosbotn – Storfjord

Statnett viser til varsel datert 28. mai med varsel om offentlig ettersyn og høring av detaljreguleringsplan for E6 Nordkjosbotn – Storfjord i Balsfjord kommune .

Statnett er systemansvarlig i det norske kraftsystemet. Dette innebærer å drifte ca. 11 000 kilometer med transmisjonsnettledninger og ca. 150 transformatorstasjoner over hele landet. Statnett er også ansvarlig for forbindelsene til utlandet. Statnett har særskilt anleggskonsesjon etter energiloven for transmisjonsnettanlegg i Balsfjord kommune. Dette innebærer at Statnett eier og drifter følgende anlegg i kommunen.

- Mestervik transformatorstasjon
- Balsfjord transformatorstasjon
- 132 kV dobbeltkurs transmisjonsnettledning Balsfjord
- Mestervik - 132 kV dobbeltkurs transmisjonsnettledning Bardufoss

- Mestervik - 132 kV transmisjonsnettledning Skibotn - Balsfjord
- 420 kV transmisjonsnettledning Bardufoss - Balsfjord
- 420 kV transmisjonsnettledning Kvandal - Balsfjord

I tillegg har Statnett fått konsesjon etter energiloven til å bygge og drifte 420 kV transmisjonsnettledningen Balsfjord - Skaidi. Denne ledningen er under bygging.

Vedlagt er et oversiktskart over våre anlegg.

På denne bakgrunn gjør vi oppmerksom på at det innenfor planområdet må tas hensyn til de anlegg som Statnett eier og drifter. Statnett har følgende merknader.

Felles for elektriske anlegg - inntegning i plankart

Planområdet krysses av eksisterende 132 kV transmisjonsnettledning Skibotn-Balsfjord. Transmisjonsnettledningen er bygget og drives i medhold av særskilt anleggskonsesjon gitt av Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), jf energiloven § 3-1 første ledd.

Anlegg bygget i medhold av anleggskonsesjon er i all hovedsak unntatt fra plan- og bygningslovens regler, og for slike anlegg kan det derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema. Utgangspunktet er derfor at transmisjonsnettledninger og transformatorstasjoner i en reguleringsplan ikke skal inntegnes som et planformål, men bør inntegnes som hensynssone i plankartet med båndlegging etter energiloven med tilhørende reguleringsbestemmelser (pbl. §§ 11-8 d) /12-6).

Det ser ut til at ledningen er lagt inn i plankartet med hensynssone H370. Et riktigere valg vil være H740. Imidlertid vil en be om at reguleringsbestemmelsene knyttet opp mot hensynssonen spisses og endres til følgende: *Det er byggeforbud i hensynssonen. Alle tiltak i terreng og alt anleggsarbeid skal forhåndsgodkjennes av ledningseier.*

Hensynssonen bør reflektere det aktuelle ledningsanleggets byggeforbudsbelte. Byggeforbudsbeltet langs denne 132 kV transmisjonsnettledningen er totalt 32 meter, 16 meter målt horisontalt til hver side fra senter av ledningen.

Det må ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til Statnetts anlegg. Det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over kabler eller oppfylling av terrenget som medfører redusert høyde opp til luftledningsanlegg.

Anleggsarbeid nært høyspentanlegg

Anleggsarbeid nært spenningssatte anlegg må skje på en måte som ikke gir fare for Statnetts ledninger eller skade på personell, maskiner og utstyr. I tillegg til byggeforbudsbeltet er det en varslingsavstand på 30 meter fra ytterste strømførende line på ledningen.

Statnett som ledningseier skal derfor kontaktes minst 6 uker før planlagt oppstart av arbeid med anleggsmaskiner i en horisontal avstand nærmere enn 30 meter fra ytterste strømførende line. Det samme gjelder dersom det skal gjennomføres sprengningsarbeider eller gravearbeider mv som kan gi risiko for å påføre overføringsanlegget skade eller gi

skade på tiltakshaver eller utstyr. Det vil da være nødvendig med befaring og nærmere avtale om aktuelle sikkerhetstiltak.

Vi viser ellers til veiledning på Statnett sin hjemmeside

<http://www.statnett.no/Samfunnsoppdrag/Sikkerhet/Arbeid-ved-hoyspentanlegg/>

samt publikasjonen "Anleggsmaskiner og elektriske anlegg" som også ligger på nettsiden.

Statnett ber om at den sistnevnte publikasjonen følger det videre planarbeidet da denne illustrerer grunnlaget for vårt HMS-arbeid ved ledninger som er spenningsatt.

Når det gjelder ROS-analyse ber vi om at denne gjennomføres med hensyn til transmisjonsnettet som kritisk infrastruktur både med hensyn til ferdig bygget anlegg og med hensyn til anleggsgjennomføring.

Statnett ber om å være høringspart i det videre planarbeidet.

Med vennlig hilsen

Svein Erik Fjellstad

Avdelingsleder

BPE-Eiendom og rettigheter

Rune Garberg

Rådgiver eiendomsforvaltning

Statens vegvesens kommentar

Merknaden tas til etterretning.

Hensynsonen som er tilknyttet 132 kV transmisjonsnettleddning Skibotn-Balsfjord vil i plankartet endres fra H370 til H740. I planbestemmelsene til Hensynsone H740 vil teksten bli endret til følgende: *Det er byggeforbud i hensynsonen. Alle tiltak i terreng og alt anleggsarbeid skal forhåndsgodkjennes av ledningseier.*

I ROS-analysen vektlegges det at vegutbyggingen skal unngå å komme i konflikt med sentralnett, distribusjonsnett og ikke utbygd regionalnett i planområdet.

3.1.4 Troms Fylkeskommune

Uttalelse - offentlig ettersyn - detaljreguleringsplan E6 Nordkjøsbøtn - Storfjord grense i Balsfjord kommune

Fylkeskommunen skal som regional planmyndighet veilede og bistå kommunene i deres planleggingsoppgaver. Fylkeskommunens innsigelseskompetanse i plansaker etter plan- og bygningsloven inkluderer kulturminne-, kulturmiljø- og landskapshensyn, friluftsliv, samordnet bolig- areal- og transportplanlegging, kjøpesenter, regional plan eller planstrategi, barn og unges interesser, universell utforming, fylkesveger og havbruksinteresser/akvakultur. Fylkeskommunen har etter folkehelseloven også et folkehelseansvar innenfor sine sektorer.

Vi viser til deres oversendelse, datert 28.05.2019, med høringsfrist 10.07.2019. Planavdelingen hos stabssjefen gir her en samordnet uttalelse fra Troms fylkeskommune på vegne av våre ulike fagetater.

Dagens E6/E8 mellom Nordkjosbotn og grense til Storfjord tilfredsstiller ikke kravene som er satt for stamvegnettet. Strekningen er svingete og har bebyggelse med mange avkjøringer. Vegen har heller ikke bredde i henhold til dagens standard. Denne plan er basert på forutsetningene i tidligere vedtatt kommunedelplan og i tråd med opprinnelig oppstartvarsel.

Troms fylkeskommune, herunder kulturminnevernet, har ingen merknader til planforslaget.

Vi viser til egen uttalelse fra Sametinget ang. samiske kulturminner.

Med vennlig hilsen

Camilla Bjørn
ass. Stabssjef

Björg Kippersund
seniorrådgiver

Statens vegvesens kommentar

Tas til etterretning.

3.1.5 Sametinget

Angående varsel om offentlig ettersyn – Detaljreguleringsplan E6 Nordkjosbotn - Storfjord grense, Balsfjord kommune

Vi viser til deres brev av 28.05.2019.

Vi viser til tidligere korrespondanse i saken når det gjelder kulturminner i nærheten av veitraseen. Sametinget har ellers ingen merknader til detaljreguleringsplan E6 Nordkjosbotn - Storfjord grense.

Vi gjør oppmerksom på at denne uttalelsen bare gjelder for Sametinget, og viser til egen uttalelse fra Troms fylkeskommune.

Dearvvuodaiguin/Med hilsen

Thor-Andreas Basso
konst. fágajodiheadji / fagleder

Andre Nilsen
rádðeaddi/rådgiver

Statens vegvesens kommentar

Tas til etterretning.

3.2 Merknader fra private aktører

3.2.1 Knut Ivar Forelvmo Datert 03.06.2019

Heisan!

Har fått brev om detaljreguleringsplan på høring for E6 Nordkjosbotn - Storfjord grense i Balsfjord kommune.

Som grunneier og bosatt like ved dagens og eksisterende vei E6/E8 på gbnr 28/6 ønsker jeg å komme med noen innspill til den planlagte og fremtidige E6/E8 gjennom Balsfjordeidet. Som etterspurt på et tidligere møte ang den valgte trase fra Øvergård til kommunegrense Storfjord hvor jeg ønsket svar på hvorfor ikke veien er valgt å ligge ovenfor bebyggelsen (Østre side) gjennom hele bygda til kommunegrensa ønsker jeg fremdeles et fornuftig svar?

Når det nå skal bygges vei så skal det bygges en vei for fremtiden. Dagens trase fra Øvergård til kommunegrensa er IKKE en vei for fremtiden for oss som er bosatt i bygda da allerede dagens E6/E8 medfører stor støy og støvproblematikk for oss som bor her

Det er i dag ikke engang mulig å sitte ute på altanen å holde en normal samtale pga all støyen fra trafikken fra dagens E6/E8. Her går heller ikke å sitte med verken vindu eller dører åpne uten å nærmest bli hørselskadede pga all støyen. Når nå den nye veien skal bygges etter nesten samme trase som dagens trase og fartsgrensen blir satt opp til 90 km/t og trafikkmengden vil bare øke i fremtiden vil støvproblematikken øke markant for oss som bor her. Det er jo en kjent sak at veistøy som kommer nedenfor bebyggelsen er mye mer merkbar enn støy som kommer over bebyggelsen. Hadde veien blitt lagt over bebyggelsen ville alle blitt kvitt støvproblemet og vi hadde hatt en vei for fremtiden og i tillegg ville alt av dyrket mark blitt spart for fremtiden.

Det er et ønske/krav om at det blir tatt støymålinger fra dagens trase og gjerne over litt tid da det jo er en klar sak at trafikkmengden ikke er lik til alle døgnets tider og dager. Fredager og søndager er jo desidert de dager med mest trafikk og støvproblem.

Ønsker jo også å vite hva Statens Vegvesen kan bidra med for å minske støvproblemet for oss som bor like ved veien? Er det gjort noen tanker med tanke på støyvoll / skjerm eller støyisolering av bolighus?

Det er jo heller ingen hemmelighet at ved dagens trase valg vil verdien til de berørte eiendommene bli redusert i fremtiden.

Ser frem til et fornuftig og konstruktivt svar fra dere.

--

Mvh.

Knut-Ivar Forelvmo

Kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden tas ikke til følge.

Balsfjord kommune vedtok i kommunedelplanbehandlingen i 2014 at ny veg på strekningen Nordkjosbotn – Storfjord grense skulle planlegges og bygges i henhold til alternativ 3A.

I merknaden argumenteres det for et alternativt trasèvalg. En slik vurdering ligger utenfor Statens Vegvesens mandat fordi spørsmålet om trasèvalg i tilfelle må tas opp til fornyet behandling i Balsfjord kommune.

Det henvises til Støyrapporten som følger denne planen. Der Støyrapporten konkluderer med at det er behov for tiltak, så vil dette bli fulgt opp i samråd med grunneierne i byggeplanfasen.

3.2.2 Helga Gåre Datert 17.06.2019

Hei

Som beboer og aktiv bruker av området som reguleringsplanen omfatter er det viktig for meg at turstier og gamle bygdeveier holdes åpen. Jeg klarer ikke å finne undergang ved ca profil 3650, der hvor veien akkurat har krysset Storelva. Dette må inn i planen fordi ellers vil hele Langmoveien sperres og bli ubrukelig for bygdefolk oppover og nedover bygda. Dette er den gamle ferdselsåren oppover dalen og veldig mye brukt. Den er i seg selv ett kulturminne. Det må være en mulighet til å krysse veien på en sikker måte her, hvis ikke vil folk til fots og til hest krysse nye E6.

Hvis dere har en annen plan for hvordan dette punktet skal forseres informer meg gjerne om det.

Undergangen må komme ca der som den røde streken er tegnet inn på vedlagte kart.

MVH Helga Gåre

Kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden tas til følge.

Der hvor planlagt veg vil krysse den gamle ferdselsåren ved elven, vil det bli utført tilpasninger for å opprettholde den.

3.2.3 Gunn Sissel Siikavuopio Datert 30.06.2019

UTTALELSE/MERKNADER TIL FORSLAG TIL DETALJREGULERING E6 NORDKJOSBOTN –STORFJORD GRENSE.

Grunneierne i Kila/Balsfjordeidet ønsker å komme med noen innsigelser i den planlagte og fremtidige E6/E8 gjennom Kila/Balsfjordeidet.

Når det nå skal bygges en vei, så skal det bygges en vei for fremtiden. Dagens trase fra Øvergård til kommunegrensa er ikke en vei for fremtiden for noen, da allerede dagens E6/E8 er trafikkfarlig og har stor støyproblematikk for oss som bor her og andre trafikanter. Man kan ikke sitte ute og nyte sommeren i hagene våre og føre en normal samtale pga støyen fra trafikken. Man kan heller ikke holde dører og vinduer åpne pga av støy og støv som kommer inn.

Det er 7 landbrukseiendommer i Kila/Balsfjordeidet hvor alle har dyrket mark på vestsida av traseen og bebyggelsen ligger på østsiden av traseen, dvs at landbruksmaskiner som har opptil 4 m bredde må krysse E6/E8. Det er med stor SKREKK å se at det ikke er planlagt noen form for trafikkisikkerhetstiltak for beboerne og myke trafikanter.

På et tidligere møte vedr ovennevnte plan ble det etterspurt fra noen av oss grunneiere om hvorfor ikke veien fra Øvergård og til Storfjord grense er valgt å ligge ovenfor bebyggelsen (østre side) gjennom hele bygda? Vi venter fortsatt på svar! Så det kunne vi tenkt oss å få et

fornuftig svar på. Det er også levert inn en underskriftskampanje på vegtraseen fra tidligere år, men vi har tydeligvis ikke blitt hørt.

Øvergård –Storfjord grense

Løsningen som er valgt forbi Øvergård og fram til kollektivholdeplass/utfartsparkering ved Fjelle (profil 9670) og til Storfjord grense (PROFIL) er planen svært mangelfull og direkte dårlig for oss som bor her og som driver gårder her.

Trafikksikkerheten synes heller ikke vektlagt mye på denne strekningen. E6/E8 går her gjennom et typisk jordbruksområde med etter nordnorske forhold ganske mye dyrka eller dyrkbar jord.

All dyrka jord høstes idag. For tiden er det bare et bruk som driver med husdyr, men det foreligger planer om oppstart på flere. Det vurderes også å starte med gårdsturisme/salg på strekningen.

Felles problemstilling for alle gårdbrukere er at eiendommene og den dyrka jorda ligger på begge sider av E6/E8. Slik planforslaget foreligger vil denne problemstillinga fortsatt være der og problemene vil øke.

Det som virker uforståelig for oss som grunneiere er at det ikke er planlagt en eneste jordbruksunder-/overgang på strekningen. Med noen små unntak er det heller ikke foreslått å bygge noen samleveger/adkomstveger.

Vi kan vanskelig forstå og akseptere at det ikke bygges jordbruksunder-/overganger her mens det på strekningen Nordkjosbotn –Øvergård bygges flere slike underganger.

Slik forslaget foreligger, innehar det ikke bare krysnings, men også transport langs E6/E8 når vi skal krysse vegen.

Dette vil medføre veldig store utfordringer når vi skal flytte traktorer og maskiner over vegen. Vi kan vanskelig skjønne at dette er tilrådelig på en veg som bygges for 90 km/t.

Krysning med husdyr blir enormt vanskelig og vil utgjøre en stor sikkerhetsrisiko.

Vårtabsolutte krav er derfor at det bygges planskilte krysnings for husdyr, traktorer og maskiner. I tilknytning til disse undergangene må det bygges adkomstveg.

I planen står:

«For den resterende strekningen fra Øvergård til Storfjord grense vil ny veg i hovedsak følge dagens veg, men med breddeutvidelse og utslakning av kurver. Dermed vil forholdet også for gående og syklende på den strekningen forbedres.»

Vi kan vanskelig forstå at det er noe faglig hold i dette utsagnet når samtidig vegen vil bli tillatt for 90 km/t. Vi vil påpeke behovet for å ha lokale adkomstveger, f.eks til kollektiv plassene og der buss er forutsatt å stoppe.

Vi ber om å få et snarlig møte med Statens Vegvesen og Balsfjord kommune for å diskutere forslaget til Reguleringsplanen.

ALTERNATIV TRASE

Den foreliggende planen for strekningen Fjelle –Storfjord grense er veldig dårlig for oss som bor og har våre eiendommer her. Vi mener at våre forslag til jordbruksunderganger og samle-/adkomstveg må gjennomføres.

Det er ingen hindring i at den planlagte traseen kan gå overfor bebyggelsen i Kila/Balsfjordeidet. Veitraseen har vært sett på tidligere og planlagt av Statens Vegvesen og Balsfjord kommune, selv om traseen er endret fra Nordkjosbotn til Øvergård så kan den med små justeringer følge tidligere plan. Legger ved et vedlegg på vegtraseen planlagt i 2000.

Slik som dere har lagt fram reguleringsplanen i dag vil det for all framtid ikke være utviklingsmuligheter for jordbruks-og bebyggelsesmuligheter for området. I tillegg vil gode jordbruksmuligheter gå tapt. Det er med livet som innsats for beboerne å bo, samt driv jordbruk i Kila/Balsfjordeideti dagens trafikkbilde og det vil ikke bli lettere i framtiden med økende trafikk. Vi må krysse E6/E8, med store landbruksmaskiner for å komme mellom bebyggelsen og dyrket mark. Høya skal gjøres i juli når ferietrafikken er størst. I dag har vi store problemer å krysse E6/E8.

I tillegg så har vi beiteområdet på vestsiden av vegen dvs at husdyra må krysse hovedveien. Når dyra slippes ut på beite og med en sterkt trafikkert vei vil det lett oppstå store trafikkfarlige situasjoner. I framtiden vil det være umulig med f.eks. å starte melkeproduksjon der dyra må krysse veien daglig. Det er ikke lagt til en eneste over/undergang for landbruksmaskiner, mennesker og husdyr i Kila/Balsfjordeidet.

Dere øker transportkvaliteten på bekostning av trafiksikkerheten gjennom Kila/Balsfjordeidet.

Vi kan ikke se at det er noen trafiksikkerhet for skolebarna (de minste er bare 5/6 år) som må ferdes langs E6/E8 til bussholdeplassen som vi har fått 3 på hver side av gjennom hele Kila/Balsfjordeidet, om morgenen må de krysse og å gå langs vegen for å ta bussen. Det er værhardt her på vintertid, og i mørketida er det ikke bare for en 5/6 åring selv i følge med en voksen, å gå etter hovedtraseen til busstoppet.

Det beste alternativet for Kila/Balsfjordeideter om veitraseen kommer over bebyggelsen der vil traseen gå i et område som stjeler lite av produktivt landbruksareal.

Hvis dagens planlagte trasevalg skal benyttes så må den gamle E6/E8 bestå som en lokal vei mellom bygdene/gårdene. Det må bygges en ny E6/E8 parallelt med gammel veien, med tilhørende over/underganger for hver eiendom der brede landbruksmaskiner og dyr kan krysse hovedveien. Det må også bygges støybeskyttelse mot nåværende bebyggelse og eventuelt fremtidige bolighus. (hvis veien blir lagt over bebyggelsen så vil støyproblemet minimeres da lyden lettere bærer oppover) Det arealet som blir tatt fra grunneierne må Statens vegvesen opparbeide nytt dyrket areal der det finnes muligheter.

Vi mister mye av dyrket mark og når vi bor i en dal, så er det ikke ubegrenset areal å ta av til nydyrking. Den fremtidige bonden skal jo drive stort og ikke smått, dvs at dere ødelegger livsgrunnlaget for oss bønder i Kila/Balsfjordeidet.

Hadde veien blitt lagt over bebyggelsen ville alle blitt kvitt støyproblemet og vi hadde hatt en vei for framtiden og i tillegg ville alt av dyrket mark blitt spart slik at vi kan fortsette å bo her i all framtid, og Kila/Balsfjordeidet ville kanskje bli en attraktiv bygdå bo i.

Trafiksikkerheten for de myke trafikantene vil bli bra når vi kan ferdes etter gammel veien. I tillegg vil det være omkjøringsmuligheter hvis veien mot formodning må stenges i tilfelle uhell, vedlikehold, veiarbeid ol. En annen fordel ved bygging av veitraseen ovenfor

bebyggelsen vil være under byggeperioden, da denne vil foregå uhindret med tanke på trafikk.

Hvis det er slik at det ikke er andre muligheter enn at traseen må gå der dere har bestemt, så må den gå parallelt med gammelveien. Gammelveien må vi få beholde slik at vi kan kjøre mellom gårdene med både traktor og landbruksredskaper uten å måtte inn på en motorvei. Det vi også må være sikker på at vi får er en over-/undergang med hver gård slik at vi kan krysse veien med brede landbruksmaskiner og at buskapen kommer seg på beite. Det må også etableres støyhindring.

Men for oss vil en trase øst for dagens trase og litt ovenfor dagens bebyggelse være klart å foretrekke og gi ei mye bedre løsning.

Ut fra det vi erfarer bygges også dagens veger billigere og bedre når de legges utenfor dagens trase. Dette er noe vi har sett f.eks langs E6 på Helgeland.

Den traseen vi forslår er ikke tenkt «langt til fjells» men et stykke overfor bebyggelsen. Vi ber Statens Vegvesen nøye vurdere et slikt forslag.

På vegne av beboerne i Kila/Balsfjordeidet, 30.06.2019

Bengt og Gunn Sissel Mjøs Siikavuopio
Naimakka 11
9046 Oteren

91380041

Kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden tas ikke til følge.

Balsfjord kommune vedtok i kommunedelplanbehandlingen i 2014 at ny veg på strekningen Nordkjosbotn – Storfjord grense skulle planlegges og bygges i henhold til alternativ 3A.

I merknaden argumenteres det for et alternativt trasèvalg. En slik vurdering ligger utenfor Statens Vegvesens mandat fordi spørsmålet om trasèvalg i tilfelle må tas opp til fornyet behandling i Balsfjord kommune.

Det henvises til Støyrapporten som følger denne planen. Der Støyrapporten konkluderer med at det er behov for tiltak, så vil dette bli fulgt opp i samråd med grunneierne i byggeplanfasen.

3.3.3 Mary Ann Borge Datert 08.07.2019

Merknader til reguleringsplan:

**15/202571-49 Varsel om offentlig ettersyn – detaljreguleringsplan på høring i sak
Reguleringsplan E6 Nordkjosbotn - Storfjord grense**

Bekymringer ang. boforhold på gårds og bruksnummer 27/27.

Bekymringene går hovedsakelig på i hvilken grad boforholdene vil forringes i eksisterende bolig, og man ønsker en avklaring på dette.

Vi merker oss at Veien nå blir 9 meter bred og fartsgrense 90 kmt.

Veien kommer ytterligere nærmere bolighuset, og man lurar på hvilke ulemper bla. dette vil få for boforhold og bolig.

Bla. utfordringer med snø ned på eiendommen ved brøyting av nye E6?

Hvilke sikkerhetstiltak vil bli utført med tanke på utforkjøringer? (spesielt vogntog på vinterstid).

Er disse problemstillingene utredet?

Er det mulig å kunne få sett en modell over aktuell veistrekning?

Hvilke andre muligheter finnes hvis det viser seg at boforholdene blir uholdbare?

Det har tidligere vært nevnt om å se på mulighet å løfte og legge veien i halvtunnel ved Nordmoen skredforbygging.

Vi tenker at dette kan gjøre det tryggere å bo på 27/27 da veien evt. kan trekkes lenger unna boligen.

Hvilke vurderinger er gjort på dette området?

Kan man få tilgang på dokumentasjon ang. dette?

Man ønsker å planlegge fremtiden, og da må man vite om boforholdene blir holdbare eller om man må belage seg på endringer.

Vi ønsker å be om et møte for å drøfte disse problemstillingene.

Det hadde også vært greit med en visualisering av aktuell veistrekning.

Mvh Mary Ann Borge

Kommentar fra Statens vegvesen

Veglinjen er planlagt i henhold til gjeldende vegnormal. Dette omfatter både trafiksikkerhetshensyn og mulige ulemper ved snøbrøyting.

Det henvises til Støyrapporten som følger denne planen. Der Støyrapporten konkluderer med at det er behov for tiltak, så vil dette bli fulgt opp i samråd med grunneierne i byggeplanfasen.

3.3.4 Ravdna Sara Hætta Datert 09.07.2019

**Merknad/innsigelse til detaljreguleringsplan for E6
Nordkjosbotn - Storfjord grense**

Nordkjosbotn er et tettsted i vekst, og det fører til optimisme i lokalbefolkningen. Balsfjord kommune arbeider aktivt med å legge til rette for næringsvirksomhet.

De senere årene har det blitt stor etterspørsel etter opplevels-, arrangements- og aktivitetsarrangørvirksomhet i landsdelen.

Native.no, org. 985591016 er et enkeltmannsforetak, næringskode 79.903 Opplevels-, arrangements- og aktivitetsarrangørvirksomhet. I tillegg er jeg sterkt forankret i reindriftsnæringen. Dette gir meg en unik mulighet til å kunne tilby samiske opplevelsesserangementer, lærings- og omsorgstjenester med basis i reindrift, kursvirksomhet i samisk kunst og håndverk, etc. på vinteren, og salg av egenprodusert samisk kunst og håndverksprodukter om sommeren.

Januar 2019 fikk jeg godkjenning fra Fylkesmannen i Troms og Finnmark om å etablere «Ut på vidda» som en del av min virksomhet.

Dette er et tiltak for reindriftsnæringen som Fylkesmannen har tatt initiativ til og skal kunne tilby lærings- og omsorgstjenester i reindrifta.

Mer info. <https://www.fylkesmannen.no/troms-finnmark/landbruk/utpavidda/>

Jeg bodde tidligere i Målselv kommune, men eiendommen var dårlig egnet for slike formål. I 2016 besluttet jeg derfor å selge eiendommen og kjøpte Øvergårdveien 563 i Balsfjord. Boligen har gjennomgått omfattende renovering og næringsbygget er i dag delvis ombygget til dette formålet.

Fordelene med eiendommen er:

- **Lett tilgjengelig:** ligger rett ved E6,
- **Piggstein:** ligger ca. 5 kilometer sørøst for sentrum av Nordkjosbotn og 1/3 av steinen ligger på min eiendommen. Dette gir en unik mulighet for næringsutvikling og vil være et stort trekkplaster fordi det fra gammelt av er en tradisjon å risse inn navnet sitt i denne steinen på ferd nord- eller sørover. I nyere tid har spraybokser overtatt som verktøy, og mange tusen navn har dannet et tykt lag av maling på steinen.
- **Fulldyrket jord og innmarksbeite:** Tilleggsfor til rein.

I min forretningsplan har jeg planlagt å benytte min eiendom ved siden av Piggstein til sommerturisme. I planene inngår 2 stk store lavvu der det selges samisk kunst og håndverk, kaffe og en del kioskvarer.

Miljøet vil bli noe av det samme som man i dag finner på Heia.

På detaljreguleringsplan for E6 Nordkjosbotn - Storfjord grense er det ikke et ønske om at det skal være mulig for publikum å ha tilgang til Piggstein.

Det er planlagt at E6 skal heves rett ved piggstein slik at den blir gjort utilgjengelig. Dette har store økonomiske konsekvenser for meg som bedrifts- og grunneier. Dette mener jeg også har store konsekvenser for trafiksikkerheten fordi:

1. Det er tidligere gjort et forsøk ved inngjerding å hindre tilgang til Piggstein. Dette hindret ikke publikum i å ta seg frem til denne. Det ble parkert ved veien og publikum klatret over gjerdet.
2. Vi opplever ofte at biler stopper ved veikanten om vinteren når de ønsker å ta seg frem til Piggstein.
3. Etter at nordlysturismen har fått et oppsving er Piggstein blitt besøkt oftere enn tidligere. Vi opplever ofte at busser og biler kjører inn på vår eiendom og er til hinder for oss. De går over E6 og kan føre til trafikkfarlige situasjoner.

I stedet for å hindre tilgang til Piggstein mener jeg at det bør tilrettelegges slik at det trygt å ta seg frem til en stein som er blitt til et landemerke i Balsfjord kommune.

Mitt forslag er at det etableres en stor belyst stopplomme/busslomme/rasteplass rett ved siden

av Piggstein for å unngå trafikkfarlige situasjoner og sikre grunneier videreutvikling av sin næringsvirksomhet. Området må sikres mot evt. rasfare.

Statens vegvesen, Region nord Veg- og transportavdelingen Miljø og sikkerhet, datert 15.11.2013 gjorde en risikoanalyse av ny E& Nordkjosbotn mot Storfjord kommunegrense. I rapporten er det et endringsforslag som i stor grad samsvarer med mitt forslag.

Jeg siterer denne:

3.4.2. Risikoanalyse veg

I tabell 8 s. 30 omhandler ett av tiltakene Piggstein.

« Det bør etableres en stor stopplomme ved og på samme side som «Piggsteinen» slik at turistbussar m.m. kan stoppe der trygt. Denne kan samtidig brukes av politiet som kontrollplass.

Videre på punkt 9 står det:

12. Det er ønskelig med belysning ved busslommer, stopplommer/kontrollplasser spesielt ved

«Piggsteinen»

Med hilsen

Kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden tas ikke til følge.

På bakgrunn av NGI sin rapport til dette prosjektet, har skredfagkyndig ingeniørgeolog i Statens vegvesen utarbeidet følgende vurdering:

Krav til sikkerhet mot skred i henhold til plan og bygningsloven

Plan- og bygningsloven stiller krav om tilstrekkelig sikkerhet mot skredhendelser for varig personopphold. På grunn av at personopphold ved en parkeringsplass skiller seg fra opphold på veg, følges plan- og bygningsloven og byggt teknisk forskrift sine krav til sikkerhet mot skred [1] fremfor Statens Vegvesens risikoakseptkriterier for skred på veg [2].

Byggt teknisk forskrift (TEK17) [1] har sikkerhetsklasser ved plassering av byggverk i skredfareområde (vist i tabell 1). Veilederen til forskriften gir retningsgivende eksempler på type byggverk de ulike klassene omfatter. Det er vurdert at parkeringsplass/rasteplass/parkeringslomme tilhører sikkerhetsklasse S2, som ifølge veilederen omfatter byggverk som parkeringshus og hamneanlegg. Med aktuell sikkerhetsklasse S2 bør det ifølge forskriften ikke forekomme nedfall oftere en hvert 1000. år.

Tabell 1 – Byggt teknisk forskrift (TEK17) §7-3 sine sikkerhetsklasser ved plassering av byggverk i skredfareområde [1]

Sikkerhetsklasse for skred	Konsekvens	Største nominelle årlige sannsynlighet
S1	Liten	1/100
S2	Middels	1/1000

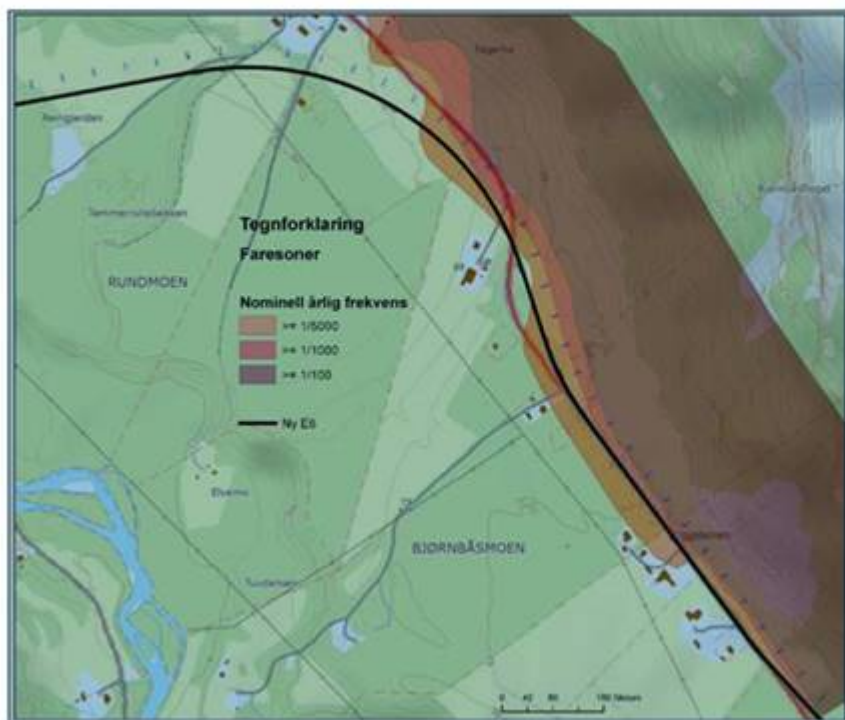
Risikovurdering ihht. byggt teknisk forskrift

NGI har i forbindelse med reguleringsplanarbeidet for ny E6 utarbeidet en rapport med vurdering av skredfare og forslag til skredsikring [3].

NGI sin rapport [3] vurderer skredsannsynligheten ved på nordøstsiden av vegen ved Piggsteinen å være 1/1000, og stedvis nært 1/100 (se utklipp av figur 4 nedenfor). Den nominelle årlig frekvensen på skred er dermed vurdert for høy (ihht. sikkerhetsklasse S2 i TEK17 [1]) til at Statens vegvesen kan etablere parkeringsplass/rasteplass/parkeringslomme.

NGI

Dokumentnr.: 20170226-01-R
Dato: 2016-09-14
Rev.nr.: 0
Side: 15



Referanser

- 1: Direktoratet for byggekvalitet (2017): Byggt teknisk forskrift (TEK17). Kapittel 7 Sikkerhet mot naturpåkjenninger, §7-3 Sikkerhet mot skred.
- 2: Statens vegvesen (2018): Håndbok N200 Vegbygging
- 3: NGI (2017): «E6, Nordkjosbotn – Storfjord grense, vurdering av skredfare og forslag til sikring til reguleringsplan»

3.3.5 Åge Abrahamsen Datert 09.07.2019

Henviser til deres Trafikksikkerhetsrevisjon trinn 1 reguleringsplan E6 Nordkjosbotn Storfjord grense, her skriver dere, sitat: Formålet med omlegging av E6 er heve transportkvaliteten gjennom å auka trafikktryggleiken. Gjennom standarheving og jamnare fartsprofil vil det bli betre framkomelig. Viktige mål for arbeidet med endring av kommunedelplanen har difor vore å tilpasse prosjektet best mogleg med omsyn til nærmiljø og optimal lineføring. Sitat slutt. Hvordan kan SVV påstå noe slikt? Med deres trase blir det mer kronglet.

Tre eiendommer med hus må innløses, dyrket mark ødelegges og dere kommer i konflikt med trafikken på E6 fra Tu og stort sett helt til Storfjord grense, det kommer til og bli trafikk kaos med den store trafikkmengden som er på E6. Har dere ikke tenkt på dette? Denne traseen går også inn i skredutsatt område fra Trangen mot Øvergård med de merkostnader det medfører med skredsikring. Vårt forslag (Alt 2) på sørsiden av dalen på kote 80 til 100 er det minimalt med dyrket mark som berøres og det er ikke kjent rasfare på sørsida av dalen, det vil ikke bli en avkjøring eller behov for tilførselsveier som må bygges med de kostnader det medfører. Veien blir litt lengere, ca 1200 m med alt 2 men det er en trase som kan bygges uten å komme i konflikt med nåværende trafikk som er på E6, det må jo være en enorm fordel. Fortsetter den i samme høyde fra Storfjord grense mot Hellarberget vil det virkelig bli en vei for fremtiden. Vil bare opplyse at etter befarings fra Kommunestyret i 2007 på de ulike trasevalgene gikk vi enstemmig inn for Alt 2 som ble vedtatt. På et senere møte med SVV snudde Kommunestyret etter et utilbørlig press fra SVV om innsigelser og utsettelse på prosjektet Kommunestyret gikk da bort fra alt 2 med flertall og fulgte SVV sitt trasevalg. Ps. Av oppsitterne fra Heggeli til Storfjord grense er stort sett alle mot SVV sitt trasevalg.

Åge Abrahamsen
Balsfjord Frp.

Kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden tas ikke til følge.

Balsfjord kommune vedtok i kommunedelplanbehandlingen i 2014 at ny veg på strekningen Nordkjosbotn – Storfjord grense skulle planlegges og bygges i henhold til alternativ 3A.

I merknaden argumenteres det for et alternativt trasèvalg. En slik vurdering ligger utenfor Statens Vegvesens mandat fordi spørsmålet om trasèvalg i tilfelle må tas opp til fornyet behandling i Balsfjord kommune.

3.3.6 Revva Gård Datert 09.07.2019

Angående høring nye E 6 over eiendommen 26/6 i Balsfjord:

Viser til vedlagte kartskisse:

På nordre side langs Nordkjoselva går det en gammel ferdselsvei, som er flere hundre år gammel.- Langmovegen. Den går langs elva fra vår eiendom og oppover dalen helt til Kjempedalen. Noen meter innpå vår eiendom fortsetter den fra elva og nedover langs

moene. I gamle dager gikk den helt til sentrum. Det var en del av den gamle ferdselsvegen fra Tamokdalen til Nordkjosbotn sentrum.
Denne vegen er ikke inntegnet i Reguleringsplanen.
Vi ber om at dette gjøres, da veien fortsatt er en viktig ferdselsåre for svært mange som bor i området. Den brukes både sommer og vinter som traktor og turvei.

Mvh Revva Gård v/ Odd Øyvind Hay m.fl.

Kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden tas til følge.

Der hvor planlagt veg vil krysse den gamle ferdselsåren ved elven, vil det bli utført tilpasninger for å opprettholde den.

3.3.7 Stein Ove Karlsen Datert 10.07.2019

Reguleringsplan for E6 Nordkjosbotn – Storfjord grense. Innsigelse

Som eier og driver av eiendommen Kileng grnr: 28 brnr: 9 i Balsfjord kommune kan jeg ikke si meg fornøyd med planen om å fjerne alle avkjøringer til jordveier og driftsbygning. Når samtidig fartsgrensen øker til 90 km/t! sier det seg selv at det blir en stor ulempe med den nye planen som vil føre til store kostnader for driften av gården.

Det beste alternativet hadde vært å gå på oversiden av alle gårdene i Kila. Det ville blitt mye bedre miljømessig for de som bor og arbeider der. Det ville blitt mindre støy for alle som bor i området og i tillegg ville det blitt visuelt bedre. Samtidig som driften av gårdene ville blitt mindre skadelig. Kanskje kostnadene ved bygging ville blitt lavere.

Ved gjennomføring av foreliggende plan må det en del endringer til for at det kan drives et intensivt jordbruk i området. Jeg vil også informere om at Kileng også høster grovfor på flere eiendommer i Kila. Forelvm 28.6, kila 28.1, klemensheimen 28.3 og hansmoen 56.23 som ligger 2 km fra Kileng.

Forelvm er naboeiendommen hvor det er etablert felles avkjørsel mot Balsfjordelva. Der vil jeg foreslå ei bru over veibanen og oppsamlingsveien på forelvm forlenges til hovedavkjøring på Kileng da ville det bli minst mulig ulempe på både E6 og for gårdsdriften for begge eiendommene. I tillegg måtte det etableres en kjørevei over forelva for å få tilgang til jorda som ligger på andre siden. Og det må også etableres en tilgang fra Broen og felles tilgang til et jordstykke som er i drift der.

Husk at gården har et transportbehov fra jordene på ca. 300-350 rundballer hvert år. Grovfor skal til gården og blautgjødsel skal ut. Til slutt vil jeg påpeke at jeg må flytte 300-350 sau hvert år fram og tilbake hvert år. Beitene ligger på motsatt side av E6 og det taler også for bru over E6.

Dette vil bli det beste av dårlige alternativer både for gård og vei. Men det aller beste er å legge veien på oversiden av husene.

Det bør vurderes om fartsgrensen kan være 70 km/t på Balsfjordeidet.

Viser ellers til felles brev fra grunneiere/beboere på Balsfjordeidet dato 30/6-19. v/ Bengt Johan Siikavuopio og Gunn Sissel Siikavuopio.

Vennlig hilsen
Stein O. Karlsen

Kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden tas ikke til følge

Det er en grunnleggende forutsetning at grunneierne skal sikres adkomst til sin eiendom. Der dagens avkjørsler er foreslått stengt, så begrunnes dette utfra terrengmessige og trafiksikkerhetsmessige forhold. De adkomstvegene som foreslås stengt erstattes av nye alternative adkomster.

Gjennom dialog med grunneierne og utfra lokale forhold, kan det i byggeplanfasen ses nærmere på om det er mulig å foreta lokale tilpasninger.

Det legges i planen ikke opp til planfri kryssing av E6/E8. Trafiksikkerheten på strekningen er utfra vegens geometri, siktforhold og trafikkmengde vurdert som tilfredsstillende sett i forhold landbruksaktivitet i området.

Etablering av felles avkjørsel Forelvmo mot Balsfjordelven, vil i liten grad utgjøre en forskjell fra dagens situasjon.

Felles for de private på strekningen Øvergård – Storfjord grense vedrørende trasevalg:
Balsfjord kommune vedtok i kommunedelplanbehandlingen i 2014 at ny veg på strekningen Nordkjosbotn – Storfjord grense skulle planlegges og bygges i henhold til alternativ 3A.

I merknaden argumenteres det for et alternativt trasèvalg. Med vedtaket av kommunedelplanen i 2014 så ble det juridiske og praktiske grunnlaget for dette reguleringsplanforslaget fastlagt. Reguleringsplanen er en ytterligere detaljering av det som ble vedtatt gjennom kommunedelplanen. Dette betyr at spørsmål angående alternative veglinjer ikke vil være gjenstand for behandling i arbeidet med reguleringsplanen.

4 Eventuelle endringer etter offentlig ettersyn

1. Som en følge av merknaden fra Statnett er hensynsonen tilhørende 132 kV transmisjonsnettledning Skibotn-Balsfjord endret fra H370 til H740. Videre er bestemmelsen knyttet til denne hensynsonen endret til:
 - *Det er byggeforbud i hensynsonen. Alle tiltak i terreng og alt anleggsarbeid skal forhåndsgodkjennes av ledningseier.*
2. Endring av nummerering i planbestemmelsene i henhold til merknaden fra Fylkesmannen.

Annet

Siste saker/innspill til sak i Balsfjord kommune med relevans til denne reguleringsplan:

- Vedtak planprogram for tema reindrift og utvidelse av planområdet: mai/juni 2018
- 2018/19 politisk forespørsel om fornyet behandling av Kommunedelplanen fra 2014. Ikke behandlet.

Fra grunneierne i Kila er det kommet en felles uttalelse der de ber kommunen se på alternativ trasé i lia oppfor gårdene:

**Til Balsfjord kommune v/formannskapet.
Fra beboerne i Kila/Balsfjordeidet.**

Ny trasé E6/E8 - kommunedelplan Nordkjosbotn - Storfjord grense, strekningen Øvergård - Storfjord grense må vurderes på nytt.

Traséen fra Øvergård ved Fjelle – Storfjord grense må vurderes på nytt. Vi kan ikke se at den er nøye vurdert på denne strekningen, vi (beboerne i Kila) føler oss oversett og overkjørt, og krever at alt. II gjennom Kila/Balsfjordeidet må vurderes som et bedre alternativ enn alt. I.

Vi mener at traséen må gå over bebyggelsen og den kan lett kobles på alt. I ved Øvergård og i Storfjord ved enkle justeringer.

Alt. I vil bli en verre veitrasé for oss beboere enn alt. II.

Alternativ II har vært vurdert tidligere og hvorfor kan den ikke gå over bebyggelsen gjennom hele Kila? Det er den mest fornuftige løsningen for alle parter.

Hvilken begrunnelse har dere for at ikke veitraseen kan ligge på østsiden?

Viser til deres sak i formannskapet fra 2017 der dere sier at dere ikke har tilgjengelige ressurser for å kunne se på ny kommunedelplan for E6 Nordkjosbotn – Storfjord grense holder ikke mål. Dere må da kunne se på en nå løsning for veitraseen fra Øvergård til Storfjord grense på nytt, så lenge veibyggingen ikke er påbegynt kan alt gjøres.

Vedtak fra Formannskapet - 24.05.2017:

Det igangsettes ikke et arbeid med ny kommunedelplan for E6 Nordkjosbotn – Storfjord grense da Balsfjord kommune ikke har tilgjengelige ressurser verken i form av personell, tid eller økonomi. Ressursene skal prioriteres iht kommunestyrets allerede vedtatte planstrategi med fokus på å ferdigstille lovpålagte overordnede planer.

Vi har sett på reguleringsplanen som Statens Vegvesen har lagt fram fra Øvergård ved Fjelle (profil 9670) – Storfjord grense og planen er svært mangelfull og direkte dårlig for oss som bor her og som driver med gårdsbruk.

Trafikksikkerheten synes heller ikke mye vektlagt på denne strekningen. E6 går her gjennom et typisk jordbruksområde med etter nordnorske forhold ganske mye dyrka mark og all dyrka mark høstes i dag. For tiden er det bare et bruk som driver med husdyr, men det foreligger planer om oppstart på flere. Det vurderes også å starte med gårdsturisme /gårdsbutikk på strekningen, hvordan vil det bli med hensyn til avkjøringer?

Felles problemstilling for alle gårdbrukere er at eiendommene og den dyrka marka ligger på begge sider av E6. Slik planforslaget foreligger vil denne problemstillinga fortsatt være der og problemene vil bare øke i fremtiden med traseen på alt. I.

Beiteområdet er også på andre siden av vegen, dvs husdyra må krysse E6. Blir noen å starte opp med melkeproduksjon så må E6 krysses 2 ganger pr dag i ferietrafikken, hvordan skal dette gjøres trafiksikkert? Bilene står ikke å venter på at alle husdyra har krysset veien, nei de bare presser på og fløyter og husdyra springer alle veier.

Det som virker uforståelig for oss som grunneiere er at det ikke er planlagt en eneste jordbruksunder-/overgang på strekningen og det er heller ikke foreslått å bygge noen

samleveger/adkomstveger. Så det vil si at vi krever en over/undergang ved hver gårdsbruk og at vi må ha en intern bygdevei som også skolebussen kan kjøre på. Kila er værhardt om vinteren det vet alle, og de stakkars 6 åringene får bare 2 busstopp i hele Kila og dvs at noen barn må gå ca 1 km etter en motorvei for å komme til busstoppet og krysse E6. Jeg ønsker ikke at mine barnebarn skal måtte gå etter/krysse en motorvei vinterstid og mørketid i ei værhardt bygd. Vi må tenke på hva som kan bli i framtida og at man skal kunne drive med jordbruk her og ikke minst bo her.

I SVV reguleringsplan står det:

«For den resterende strekningen fra Øvergård til Storfjord grense vil ny veg i hovedsak følge dagens veg, men med breddeutvidelse og utslakning av kurver. Dermed vil forholdet også for gående og syklende på den strekningen forbedres.»

Vi kan vanskelig forstå at det er noe faglig hold i dette utsagnet når samtidig vegen vil bli tillat for 90 km/t. Vi vil påpeke behovet for å ha lokale adkomstveger, f.eks. til kollektiv plassene og der buss er forutsatt å stoppe.

Dere øker transportkvaliteten på bekostning av trafikksikkerheten gjennom Kila. Vi kan ikke se at det er noen trafikksikkerhet for de myke trafikantene/skolebarna (de minste er bare 5/6 år) som må ferdes langs E6, til bussholdeplassen samt krysse E6 som vi har fått 3 av på hver side gjennom hele bygda, om morgenen må de krysse og gå langs vegen for å ta bussen. Det er værhardt her på vinterstid og i mørketida er det ikke bare for en 5/6 åring selv i følge med voksne å gå etter hovedtraseen til busstoppet.

Alt. II trasé fra Øvergård ved Fjelle til Storfjord grense må vurderes på nytt av Balsfjord kommune.

Det er ingen hindring i at den nye traseen kan gå ovenfor bebyggelsen i Kila. Veitraseen har vært sett på tidligere og planlagt, selv om Alt. I er godkjent fra Nordkjosbotn til Øvergård så kan den endres fra Øvergård -Storfjord grense med små justeringer og derfra følge godkjent plan.

Slik som SVV har lagt fram reguleringsplanen i dag vil det for all framtid ikke være utviklingsmuligheter for jordbruks- og bebyggelsesmuligheter for området. I tillegg vil gode jordbruksmuligheter gå tapt. Det er med livet som innsats for beboerne å bo, samt drive jordbruk i Kila i dagens trafikkbilde og det vil ikke bli lettere i framtida med økende trafikk. Hva med boplikt og driveplikt på jordbrukseiendommene hvis grunnlaget for å drive landbruk på en forsvarlig og sikker måte blir borte.

Linjebygginga som er gjort høyt oppe i lia er pga at veitraseen skulle kunne ligge i alt. II. Blir traséen å ligge over bebyggelsen så blir det en avkjøringsfri veg, trafikksikker og en veg for framtiden, vi trenger noen få underganger slik at vilt og husdyr kan passere. Det vil også bli mer økonomisk å legge veitraseen over bebyggelsen (østre side) i Kila. Det er lov å bruke sunn fornuft i å kunne endre en plan der bygging ikke er påbegynt. Vi har ventet i 25 år og kan vente i 10 år til for å få en vegtrase for framtida.

Hilsen Gunn Sissel Mjøs Siikavuopio,
på vegne av beboerne i Kila.

Vurdering:

Først gjøres vurderingen av brevet fra grunneierne i Kila. Innspillene om bru eller undergang for hvert av gårdsbrukene, og om busstopp for ungene i Kila er også meldt inn til Statens vegvesen og er behandlet i merknadsbehandlingen.

Så til vurderingen av ny trasè. Reguleringsplanen som er til behandling ligger innenfor det området som er vedtatt i gjeldende kommunedelplan. Det er ikke rom for at reguleringsplanen kan gå ut over kommunedelplanen og regulere annet areal til veiareal. Konsekvensene av å velge å se på annen trasè er at kommunen må stoppe reguleringsplanarbeidet, og oppheve gjeldende kommunedelplan for å behandle den på nytt.

Dagens kommunedelplan ble behandlet og vedtatt i 2014, med bakgrunn i at tidligere alternativ ble omgjort som følge av innsigelser. Ny omkamp om trasevalg vil føre til en utsettelse i tid. Veien vil sannsynligvis miste bevilgningene i Nasjonal transportplan for perioden 2024-2029, og vil måtte vente til nye bevilgninger er på plass. En vet heller ikke om ny trasè i Kila vil møte innsigelser under evt behandling av ny kommunedelplan.

Rådmannens innstilling:

Kommunestyret ser ikke på nye trasèvalg for E6 fra Nordkjosbotn til Storfjord grense. Innspill fra grunneierne i Kila er merknadsbehandlet, og utfordringer må søkes løst i samarbeid med Statens vegvesen.

Detaljreguleringsplan for E6 fra Nordkjosbotn til Storfjord grense, med tilhørende planbestemmelser og planbeskrivelse, vedtas i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12.

Behandling i Formannskapet - 05.02.2020:

SP og FRP ved Helga Gåre fremmer nytt forslag:

For å imøtekomme merknadene i fra befolkningen som bor i området, foreslår SP og FRP at Balsfjord kommune stopper reguleringsplanarbeidet og opphever gjeldene kommunedelplan for å behandle den på nytt. Ny trasè som ligger på sør/østsiden av dalen, og som ivaretar størsteparten av befolkningen i området planlegges.

Rådmannens innstilling settes opp mot nytt forslag. Rådmannens innstilling vedtatt med 5 mot 4 stemmer. Nytt forslag falt med 4 mot 5 stemmer.

Vedtak fra Formannskapet - 05.02.2020:

Kommunestyret ser ikke på nye trasèvalg for E6 fra Nordkjosbotn til Storfjord grense. Innspill fra grunneierne i Kila er merknadsbehandlet, og utfordringer må søkes løst i samarbeid med Statens vegvesen.

Detaljreguleringsplan for E6 fra Nordkjosbotn til Storfjord grense, med tilhørende planbestemmelser og planbeskrivelse, vedtas i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12.

Behandling i Kommunestyret - 18.02.2020:

FRP og SP v / Jens Olav Løvlid fremmet forslag om å ta opp mindretallsforslaget fra formannskapsmøte 05.02.20 :

For å imøtekomme merknadene i fra befolkningen som bor i området. Foreslår SP og FRP at Balsfjord kommune stopper reguleringsplanarbeidet og opphever gjeldene kommunedelplan for å behandle den på nytt. Ny trasè som ligger så sør / østsiden av dalen, og som ivaretar størsteparten av befolkningen i området planlegges.

Det ble votert over tilråding fra Formannskapet mot mindretallets forslag fra SP og FRP.

12 stemmer avgitt for tilrådingen fra Formannskapet, 7 stemmer for forslaget fremmet av Jens Olav Løvlid. .

Formannskapets tilråding vedtatt.

Vedtak fra Kommunestyret - 18.02.2020:

Kommunestyret ser ikke på nye trasèvalg for E6 fra Nordkjosbotn til Storfjord grense. Innspill fra grunneierne i Kila er merknadsbehandlet, og utfordringer må søkes løst i samarbeid med Statens vegvesen.

Detaljreguleringsplan for E6 fra Nordkjosbotn til Storfjord grense, med tilhørende planbestemmelser og planbeskrivelse, vedtas i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12.

Rett utskrift

Janne Solvang
Møtesekretær