



Statens vegvesen

Forslag til planprogram

Høringsutkast



K. M. ERIKSET

E6 Kvænangsfjellet

Oksfjordhamn - Karvik

Kommune: Kvæningen og Nordreisa

INNHold

1 INNLEDNING	1
2 HVA ER ET PLANPROGRAM OG HVA ER EN OMRÅDEREGULERING	2
3 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET.....	3
Planområdet.....	3
Bakgrunn for planarbeidet.....	3
Valg av vegstandard	4
4 RAMMER OG PREMISSE FOR PLANARBEIDET	4
Nasjonal transportplan og nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging.....	4
Planstatus for området.....	4
5 UTREDNINGER OG SILINGSRAPPORT	5
Alternativ som foreslås utredet videre	5
Tilrådning	7
6 METODE	7
Prissatte konsekvenser.....	7
Ikke-prissatte konsekvenser	8
Risiko og sårbarhetsanalyse	9
Tema som skal behandles	9
7 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING.....	9
Planprosess.....	9
Medvirkning.....	10

1 INNLEDNING

Statens vegvesen i samarbeid med Kvæningen og Nordreisa kommune, har med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3-7 § 12-8, startet arbeidet med å utarbeide reguleringsplan for omlegging av E6 over Kvænangsfjellet. Planarbeidet omfattes av forskrift om konsekvensutredning, §2 bokstav f.

Statens vegvesen vil i samarbeid med kommunene derfor igangsette konsekvensutredninger i henhold til Håndbok V712 på fagfeltene: naturmangfold, landskapsbilde, kulturmiljø og naturressurser. Innafor temaet naturressurser er det kun reindrift som vil bli konsekvensutredet. Temaet nærmiljø og friluftsliv vil ikke bli konsekvensutredet, men bli belyst i planbeskrivelsen sammen med temaet turisme.

Forslag til planprogram sendes derfor på høring og legges ut til offentlig ettersyn samtidig med varsel om oppstart av planarbeidet.

For å komme videre med bygging av den langsiktige løsningen er nøkkelen valg av trasé for reguleringsplanlegging. Trasévalg kan gjøres gjennom prosessen fram mot fastsetting av planprogram. Planprogram kan være fastsatt vinteren 2015/16.

Forslag til planprogram sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn sammen med varsel om oppstart i perioden fra 22.januar til 7.mars 2016. Dokumentene er tilgjengelig på vår nettside Vegprosjekter - vegvesen.no og på kommunens nettside www.nordreisa.kommune.no og www.kvanangen.kommune.no.

Informasjonsmøte om planarbeidet vil bli annonsert senere i media.

Innspill til planprogrammet og varsel om oppstart sendes innen 4.mars 2016 til:

Statens vegvesen Region nord

Postboks 1403

8002 BODØ

2 HVA ER ET PLANPROGRAM OG HVA ER EN OMRÅDEREGULERING

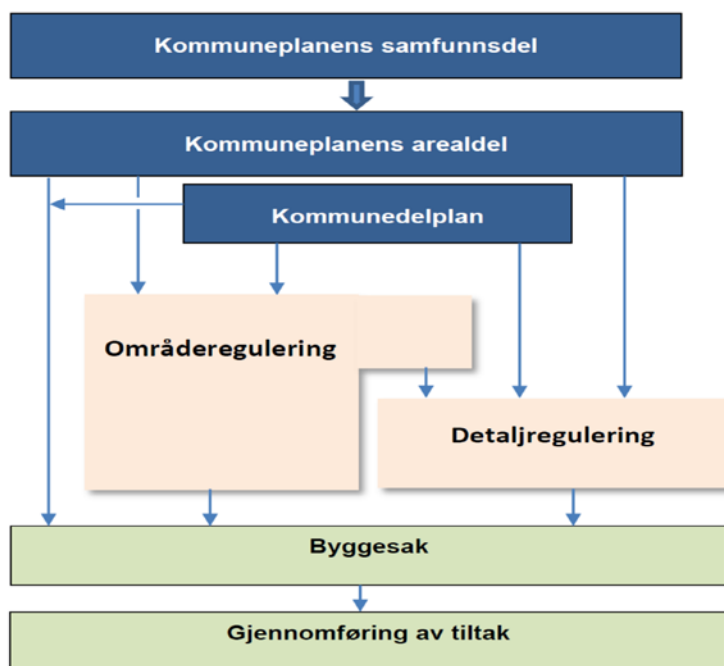
Et planprogram er en plan for prosessen og planleggingen.

Planprogrammet skal klargjøre formålet med planarbeidet og avklare rammer og premisser for den videre prosessen. I dette høringsutkastet til planprogram foreslås det hvilke tema og problemstillinger som bør løses i planarbeidet, opplegg for informasjon og medvirkning, og hvilke utredninger som anses nødvendige for å gi et godt beslutningsgrunnlag.

Dersom berørte regionale og statlige myndigheter på grunnlag av forslag til planprogram vurderer at planen kan komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale hensyn, skal dette framgå av uttalelsen til forslaget til planprogram. Regionale og statlige myndigheter skal så langt det er mulig ta stilling til om planforslag bør fremmes, hva som i tilfelle bør utredes og hvilke avbøtende tiltak som bør vurderes (jf. lovkommentaren til §4.1 i plan – og bygningsloven).

Hva er en områderegulering:

- Er en reguleringsplan for et større område.
- I en områderegulering kan man dele området inn i flere deler der detaljeringsgraden kan være ulik i de forskjellige områdene.



Figur 1: Oversikt over plannivå

3 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET

Planområdet

Planområdet langs E6 Kvænangsfjellet strekker seg fra Oksfjordhamn i Nordreisa kommune til Karvik i Kvæangen kommune. Planområdet er delt inn i 3 delstrekninger:

- Delstrekning 1: Oksfjordhamn – Tverrelva
- Delstrekning 2: Tverrelva-Sandneselva
- Delstrekning 3: Sandneselva-Karvik

Delstrekning 2 detaljeres tilsvarende en detaljregulering. Fordi en ønsker å starte utbygging av delstrekning 2 først vil denne prioriteres. Delstrekning 1 og 3 detaljeres ikke i denne omgang men her stilles krav til senere detaljregulering. Det er ikke tatt stilling til prioritert rekkefølge av delstrekningene 1 og 3.



Figur 2: Området Oksfjordhamn–Karvik delt inn i 3 delstrekninger.

Illustrasjon: Mari Hagen

Bakgrunn for planarbeidet

Vegen er hovedferdselsåren mellom nord og sør. Når vegen er stengt innebærer det en omkjøring via Skibotn, Finland og Kautokeino på nesten 60 mil og drøye 8 timer for å komme til Alta.

Vegen er værutsatt, spesielt på vinteren med rasfare og vind som skaper fokksnø og null sikt. Problemene blir forsterket ved at vegen har sterk stigning og dårlig kurvatur. Om vinteren hender det at vegen må stenge i kortere eller lengre perioder eller at det innføres kolonnekjøring.

Valg av vegstandard

E6 over Kvænangsfjellet er en stamveg og en strategisk vinterveg. Den faktiske vegbredden i området varierer mellom 6,5 - 7, 0 meter. Årlig døgntrafikk (ÅDT) er 570 og fartsgrensa er 80 km/t. Bæreevne er 10-50 tonn. Tungbilandelen er på 23 % nærmest Oksfjord og 27 % over fjellet. De siste 4 årene er det rapportert om en lettere skadd på strekningen. De siste 10 år, 2005 – 2014, er det registrert 6 ulykker med til sammen 5 lettere skadde personer og 2 alvorlig skadde. 5 av ulykkene var utforkjøringsulykker, den siste var påkjøring bakfra.

På hele strekningen planlegges vegen nå med dimensjoneringsklasse H3 som brukes på nasjonale hovedveger i Norge med ÅDT < 4000 og fartsgrense 90 km/t.

4 RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET

Nasjonal transportplan og nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

I Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023 er det foreslått 97 millioner kroner til E6 Kvænangsfjellet, og av disse er 36 millioner kroner foreslått for perioden 2014-2017. I forbindelse med endring av den differensierte arbeidsgiveravgiften har regjeringen gått inn for at det skal bevilges 80 millioner kroner til E6 over Kvænangsfjellet i 2015, fordelt med 30 millioner kroner til skredsikring av Rakkensura og 50 millioner kroner til oppstart av utbedringstiltak på Kvænangsfjellet. Dette er penger som vil bli brukt til tiltak på strekningen i 2015 og 2016.

I nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging vedtatt ved kongelig resolusjon 12. juni 2015 fremkommer det at planlegging skal sikre deltakelse i planarbeidet for samiske interesser. Videre forventer regjeringen at kunnskap om naturmangfold, landskap, friluftsliv, kulturminner og kulturmiljø tas aktivt i bruk og samlede virkninger synliggjøres og tas hensyn til. For prosjektet betyr dette at det legges vekt på nært samarbeid med reinbeitedistrikt 35 Favresorda i hele planprosessen samt at det utarbeides av konsekvensutredning for de ulike tema som berøres av reguleringen.

Planstatus for området

Planområdet går gjennom to kommuner: Nordreisa og Kvæningen. Det er vedtatt kommuneplanens arealdel for Nordreisa kommune i 2014. I Kvæningen kommune er kommuneplanens arealdel under revisjon per januar 2016. Gjeldende arealdel for Kvæningen kommune er fra 2014. Det er vedtatt reguleringsplan E6 Kvænangsfjellet for strekningen Mettevollia-Rakkenes den 24.6.2015 som regulerer tiltak på eksisterende veg. ID i Kvæningen kommune er 19432015001 og i Nordreisa kommune 19422014_006.

5 UTREDNINGER OG SILINGSRAPPORT

Konsekvensutredningen inneholder en vurdering av behovet for, og eventuelle forslag til:

- Nærmere undersøkelser før gjennomføring av planene
- Det vil bli utført undersøkelser og tiltak med sikte på å klargjøre de faktiske virkninger av gjennomføringen

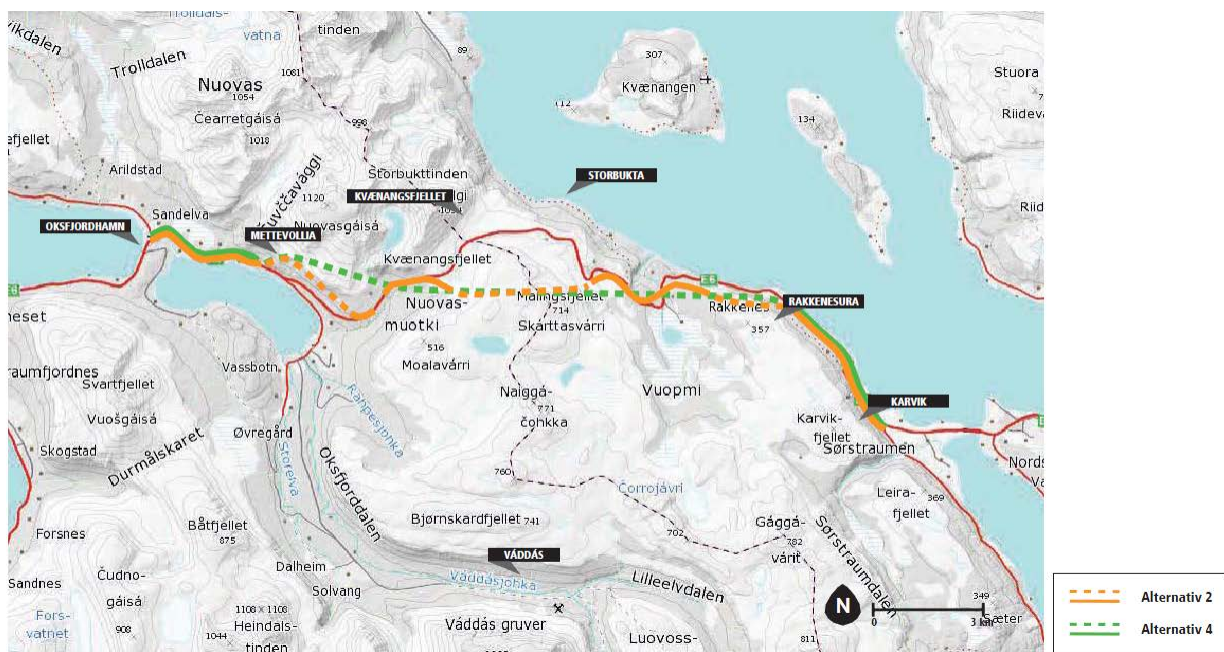
Det er kun tema som antas å ha beslutningsrelevans som utredes i planarbeidet.

Tema som konsekvensutredes i henhold til Håndbok V712	Tema som belyses i planen men ikke konsekvensutredes
Naturmangfold	Turisme
Naturressurser (reindrift)	Nærmiljø
Landskapsbilde	Samfunnsøkonomi
Kulturmiljø	Friluftsliv
ROS-analyse	Bruk av «gammel E6»

Nærmere beskrivelse av temaene finner du vedlagte silingsrapport.

Alternativ som foreslås utredet videre

I løpet av tidlig planfase har det vært 6 alternativ for langsiktig løsning og alle alternativ er nøye beskrevet i silingsrapporten. Alternativ 2 og alternativ 4 vil bli konsekvensutredet, se silingsrapport for begrunnelse.

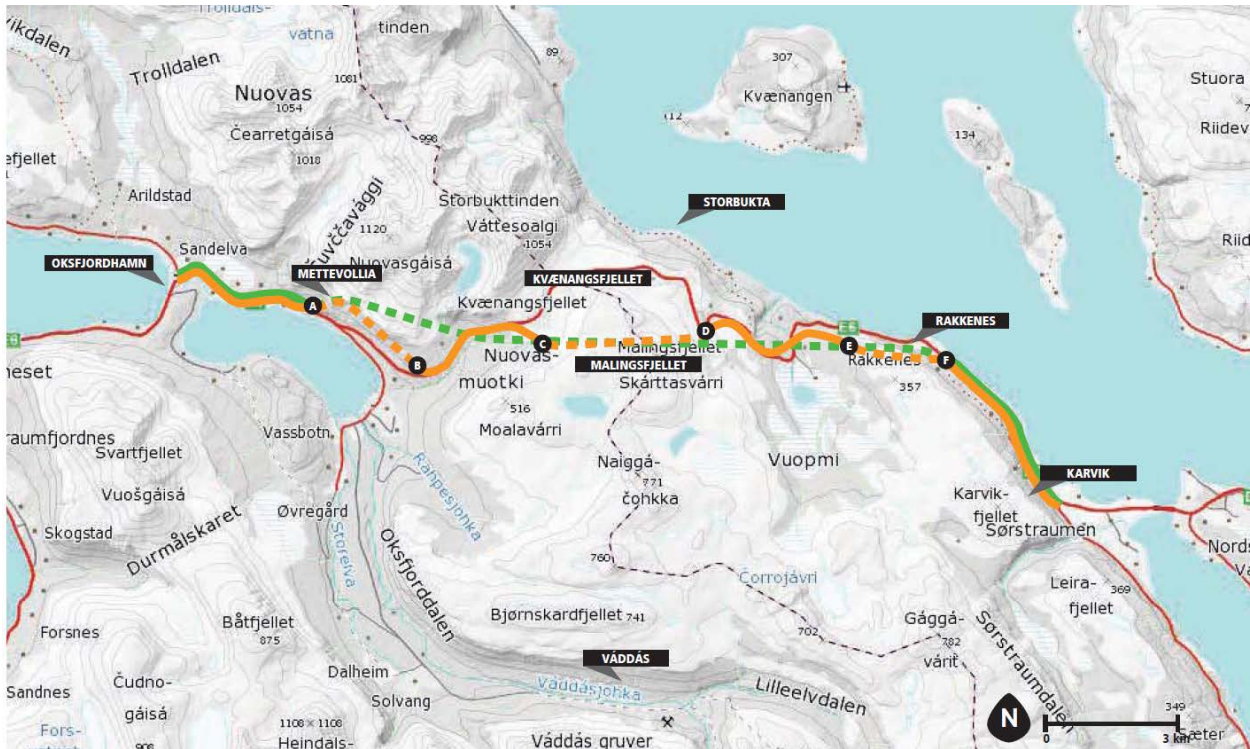


Figur 3: Anbefalte alternativ

Illustrasjon: Mari Hagen

Silingsrapporten konkluderer med at alternativ 2 og alternativ 4 ønskes konsekvensutredet. Det er tidligere gjort en vurdering av dagens veg med tunnelpåhugg for tunnel Malingsfjellet. Det gjenstår nå å konsekvensutrede påhugg for de andre tunnelene i alternativ 2. Denne konsekvensutredningen vil bli sammenfallende med alternativ 4 da påhuggene a og F vil være de samme som for lang tunnel. Dette vil gi oss et enda bedre bakgrunnsbilde for valg av løsning.

Tunnelpåhuggene samlet:



Figur 4: samlet oversikt over tunnelpåhugg.

Illustrasjon: Mari Hagen

0 - Alternativet

Konsekvensene ved et tiltak framkommer ved å måle/sammenligne forventet tilstand etter at tiltaket er gjennomført, mot forventet tilstand uten at tiltaket realiseres.

Alternativet som representerer videreføring av dagens status kalles «0-alternativet». Det vil si dagens veg slik den er regulert per 24.6.2015.

Alternativ 2

Standardheving av vegen på strekningene Oksfjordhamn-Mettevollia og Rakkenes-Karvik.

3 tunneler gjennom: Mettevollia, Malingsfjellet og Rakkenes.

Alternativ 4

Standardheving av vegen på strekningene Oksfjordhamn-Mettevollia og Rakkenes-Karvik. Lang tunnel gjennom Kvænangsfjellet fra Mettevollia til Rakkenes.

Tilråkning

Med utgangspunkt i silingsrapporten er Statens vegvesen sin tilråkning å områderegulere alternativ 2 fra Oksfjordhamn til Karvik, og detaljere strekningen Tverrelva-Sandneselva i første omgang. For de andre strekningene vil det bli stilt krav om detaljering senere. Begrunnelsen for tilråkningen er blant annet:

- Prosjektets målsetting om framkommelighet vil bli like godt ivaretatt ved flere korte tunneler som ved en lang tunnel
- Erfaringer viser at etappevis utbygging lettere kan innpasses i handlingsplanen til NTP
- Alternativ 2 gir en bedre tilgang til fjellet i forbindelse med friluftsliv og turisme
- Tilgangen til Gildetun gjestestue blir ivaretatt
- Tunnelmasser kan brukes hensiktsmessig på veg utenfor tunnel
- Ved uønskede hendelser i tunnel vil vi mye raskere kunne åpne for trafikk på gammelt vegnett
- Drift og vedlikehold vil være sikrere og kostnadsreduserende enn ved en lang tunnel
- Tilgang til fritidsbebyggelse i Sandnesdalen vil ivaretas

6 METODE

Som utgangspunkt benyttes standard metode for konsekvensanalyse definert i Statens vegvesens håndbok V712.

Prissatte konsekvenser

Med prissatte konsekvenser menes konsekvenser som det finnes metoder for å sette en pris på i kroner.

Samfunnsøkonomisk nytte

De prissatte konsekvensene er skal samles i en nytte-/kostnadsanalyse. Nytte-/kostnadsanalyse er en beregning av den nytte og de kostnader, målt i kroner, som et tiltak gir opphav til. Det teoretiske grunnlaget for nytte-/kostnadsanalysen er beskrevet i håndbok V712. I nytte-/kostnadsanalysen veies kostnader forbundet med tiltaket opp mot de nyttevirkinger det samme tiltaket gir.

Nytte-/kostnadsanalysen gjennomføres med bruk av beregningsprogrammet EFFEKT.

Det skal utarbeides kostnadsoverslag for samtlige alternativ. Utarbeidelse og kvalitetssikring av kostnadsoverslag skal skje i henhold til «håndbok R764: Anslagsmetoden, utarbeidelse av kostnadsoverslag». Ved utarbeidelse av kostnadsoverslag vil det bli satt ned en kostnadsgruppe internt i Vegvesenet som skal bestå av flere personer med faglig kompetanse på de felt de ulike

alternativene vil omfatte. Det er utviklet et eget dataprogram, ANSLAG, som verktøy for beregningene. Kostnadsberegningen skal ha en nøyaktighet på +/- 10 %. Følgende vil bli utredet:

Trafikant og transportbrukernytte

- Tidskostnader
- Kjøretøyavhengige kostnader

Budsjettvirkning for det offentlige

- Investeringskostnader
- Drifts- og vedlikeholdskostnader
- Overføringer
- Ulykkeskostnader

Ikke-prissatte konsekvenser

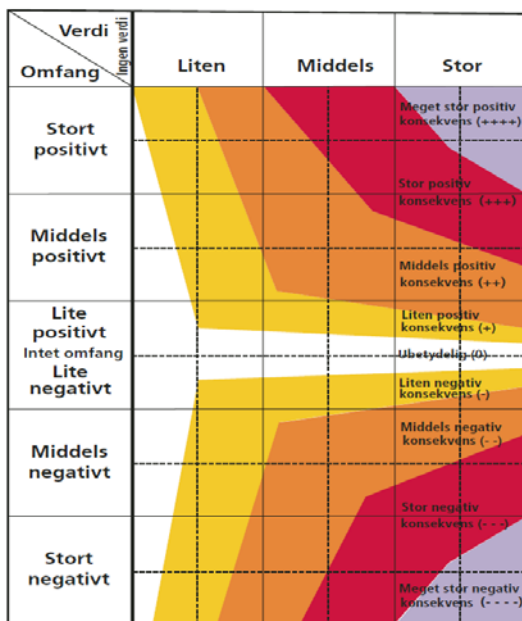
Med ikke prissatte konsekvenser menes konsekvenser som det ikke finnes noen metode for å sette en pris på i kroner. Dette omfatter fagtemaene landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv, naturmiljø, kulturmiljø og naturressurser.

De aktuelle konsekvensutrednings-tema utredes etter følgende struktur:

Områdets verdi: Vurderes på en tredelt skala; liten-middels-stor

Tiltakets omfang: Vurderes på en femdelt skala fra «Meget stort negativt» til «Meget stort positivt»

Tiltakets konsekvens: For hvert utredningstema sammenholdes områdets verdi og tiltakets omfang, jf. «Konsekvensvifta» i håndbok V712.



Samlet vurdering:

Sammenstilling. Til slutt sammenstilles alle konsekvenser i en samlet vurdering. Her vil også tema som bearbejdes i «Virkninger av planforslaget» inngå i helhetsvurderingen. Eventuelle avbøtende tiltak vurderes og foreslås.

Figuren viser konsekvensvifta (kilde: Statens Vegvesen. Håndbok V712)

Anleggsperioden skal også omtales.

Risiko og sårbarhetsanalyse

Det vil bli utført risiko- og sårbarhetsanalyser, jfr. håndbok 712.

Tema som skal behandles

I tillegg til de særskilte utredningstemaer som er beskrevet under prissatte konsekvenser og ikke-prissatte konsekvenser, er det behov for en nærmere vurdering og beskrivelse av en rekke andre problemstillinger. Disse temaene vil ikke bli underlagt en konsekvensutredning, men drøftet og ivaretatt gjennom utarbeidelse av planbeskrivelsen. Aktuelle temaer er blant annet følgende: transportnæringen, sykling og gåing, nærmiljø og friluftsliv og turisme.

7 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

Planprosess

Planforslaget skal i neste fase utarbeides utfra resultat av konsekvensutredninger, både ikke prissatte og prissatte konsekvenser, samt at en silingsrapport vil inngå i planprogrammet. Forslag til planprogram sendes på høring til berørte myndigheter og interesseorganisasjoner og legges ut til offentlig ettersyn. Dette gjøres samtidig som det varsles planoppstart. Frist for uttalelsene til planprogram og varsel om oppstart skal være minst 6 uker.

Nordreisa og Kvænangen kommune fastsetter planprogrammet for planarbeidet for den delen som er innenfor egen kommune.

Statens vegvesen utarbeider konsekvensutredning i tråd med fastsatt planprogram. Konsekvensutredningen skal være tilpasset plannivået og være relevant i forhold til de beslutninger som skal tas. Planforslaget med konsekvensutredning skal beskrive virkninger av tiltaket for miljøet og samfunnet. Virkninger av planen som helhet skal også inngå i vurdering av konsekvensene.

Etter hvert skal områdereguleringsplan med konsekvensutredning legges ut til offentlig ettersyn av Statens vegvesen med minimum i 6 ukers frist til å gi uttalelse. Områderegulering for strekningen vil fokusere på detaljerte løsninger for den delen som prioriteres, mens det vil bli stilt krav til ytterligere planlegging av de deler som ikke prioriteres. Planforslaget vedtas endelig av kommunestyret i de to berørte kommunene.

Medvirkning

Planprogrammet og regelverket for konsekvensutredninger sikrer at man i plansaker får en bred medvirkning i hele planprosessen. Gjennom høring av planprogrammet med silingsrapport gis det anledning til å komme med innspill som er viktige og om skal utredes, og den videre saksgang hvor det endelige planforslaget med tilhørende konsekvensutredning skal behandles.

Det er lagt opp til et åpent informasjonsmøte i forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet og åpent møte under høringen av planforslaget.

Informasjon om prosjektet og aktuelle dokumenter legges fortløpende ut på vår nettside [Vegprosjekter - vegvesen.no](http://vegvesen.no). Informasjon om prosjektet ligger også på kommunen sine nettsider.

- Vegvesenet varsler oppstart og legger ut planprogrammet på høring.
- Vegvesenet merknadsbehandler planprogrammet, i samarbeid med kommunene
- Nordreisa og Kvæningen kommune fastsetter planprogrammet
- Vegvesenet utarbeider forslag til områdereguleringsplan
- Statens vegvesen legger forslag til områderegulering ut på offentlig ettersyn
- Vegvesenet merknadsbehandler forslag til områdereguleringen, i samarbeid med kommunene
- Kommunestyret i Nordreisa og Kvæningen kommune vedtar områdereguleringen

Statens vegvesen har som tiltakshaver hovedansvaret for utarbeidelsen av reguleringsplanen og vil sammen med kommunene stå som hovedansvarlig for informasjon om planarbeidet. Gjennom informasjonsarbeidet ønsker man å oppnå lokal medvirkning i planarbeidet.



Statens vegvesen
Region nord
Ressursavdelingen
Postboks 1403 8002 BODØ
Tlf: (+47 915) 02030
firmapost-nord@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen