



Statens vegvesen

DETALJREGULERINGSPLAN



Statens vegvesen

E6 OLSBORG-HEIA, DELSTREKNING 1

SOLØR - SKARDELVA

MÅLSELV KOMMUNE

Innhold

1 Sammenheng	2
2 Innledning	2
3 Hva er en detaljregulering	4
4 Bakgrunn for planforslaget	5
4.1 Planområdet	5
4.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for E6 Olsborg–Heia	5
4.3 Målsettinger for planleggingen	6
4.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning	6
4.5 Rammer og premisser for planarbeidet	6
5 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet	8
5.1 Beliggenhet	8
5.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk	8
5.3 Trafikkforhold	8
5.4 Teknisk infrastruktur	8
5.5 Andre tekniske forhold (kraftlinjer belysning)	8
5.6 Landskapsbilde	10
5.7 Nærmiljø/friluftsliv	12
5.8 Naturmangfold	12
5.9 Kulturmiljø	13
5.10 Naturresurser	14
5.11 Grunnforhold	15
5.12 Berggrunnsgeologi	15
5.13 Krysningspunkt elver, bekker	16
5.14 Andre forhold	16
6 Beskrivelse av forslag til detaljregulering	17
6.1 Planlagt arealbruk	17
6.2 Tekniske forutsetninger	18
7 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger	21
7.1 Framkommelighet	21
7.2 Naboer	21

7.3 Byggegrenser	24
7.4 Midlertidig massetak	24
7.5 Gang- og sykkeltrafikk.....	25
7.6 Kollektivtrafikk.....	25
7.7 Landskap	25
7.9 Nærmiljø/friluftsliv.....	29
7.10 Naturmangfold	30
7.11 Elver, bekker og krysningspunkt.....	32
7.12 Kulturmiljø.....	34
7.12 Naturressurser	36
7.13 Støy.....	37
7.14 Grunnforhold – utfordringer ved omlegging av veg og/eller breddeutvidelse	38
7.15 Fjellskjæringer – utfordringer ved omlegging av veg og/eller breddeutvidelse	38
7.16 Massehåndtering	38
7.17 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse	39
9 Gjennomføring av forslag til plan	40
9.1 Framdrift og finansiering.....	40
9.2 Utbyggingsrekkefølge	40
9.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden	40
9.4 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)– og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen	40
10 Sammendrag av merknader.....	42
Merknader etter 2. gangs høring (06.12.15 – 31.12.15).....	51
11 Adresseliste inkludert grunneierliste	54
12 REGULERINGSPLANBESTEMMELSER	57
§1 GENERELT	57
§ 2 FELLES BESTEMMELSER	58
§ 4 SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR (plan- og bygningsloven § 12–5 nr. 2)	59

§ 7 LANDBRUKS-, NATUR- OG FRILUFTSOMRÅDER SAMT REINDRIFT – FRILUFTSFORMÅL (LNFRF) (plan- og bygningsloven §§ 12–5 nr. 5)	61
§ 8 BRUK OG VERN AV SJØ OG VASSDRAG, MED TILHØRENDE STRANDSONE (plan- og bygningsloven §§ 12–5 nr. 6)	62
§ 9 HENSYNSSONER (plan- og bygningsloven § 12–6)	62
§ 10 OMRÅDEBESTEMMELSER (plan- og bygningsloven § 12–7 nr. 1)	63
§ 11 REKKEFØLGEKRAV (plan- og bygningsloven § 12–7 nr. 10)	64
13 Vedlegg (oversikt)	65

1 Sammendrag

Detaljreguleringsplanen setter av areal til breddeutvidelse og justeringer av veglinja mellom Solør og Skardelva. Vegen legges om ved Olderbekken der rør skal erstattes med bru. Videre tilrettelegges det for en kulvertløsning ved Toftåker og gang- og sykkelveg mellom Toftåker og Olderlia. Langs veglinja er det satt av belter til midlertidig deponi, og plass for rigg- og anleggsutstyr. Det åpnes for et midlertidig masseuttak ved Vårmoen.

2 Innledning

Forslag til detaljregulering for delstrekning 1 E6 Olsborg–Heia er utarbeidet av Statens vegvesen i samarbeid med Målselv kommune, og med hjemmel i Plan og bygningslovens § 3-7. Statens vegvesen er ansvarlig for saksbehandlingen fram til oversendelse til kommunen for politisk vedtak.

Hensikten med planarbeidet er å gi bedre framkommelighet, særlig for næringstransport, og å forbedre trafiksikkerheten på strekninga.

Oppstart av planarbeidet ble, i henhold til Plan- og bygningslovens § 12-8 annonsert i Nordlys og Nye Troms den 13.06.2014. Varsel om oppstart av reguleringsplanlegging ble sendt ut til offentlige instanser samt grunneiere og andre berørte.

Planforslaget består av følgende deler *

- Plankart revidert 06.01.16
- Reguleringsbestemmelser revidert 06.01.16
- Planbeskrivelse revidert 06.01.16
- ROS analyse 15.09.15
- Illustrasjonshefte revidert 01.12.15

- Driftsplan for steinuttak– E6 Olsborg–Heia 07.09.15

(* for oversikt over andre rapporter som ikke følger vedlagt se kap 12).

Utlekking til offentlig ettersyn ble kunngjort i Nordlys og Nye Troms. Grunneiere og rettighetshavere fikk skriftlig melding om dette. Planforslaget ble samtidig sendt ut på høring til offentlige instanser i tidsrommet 06.10.15–15.11.15

På grunn av små justeringer i plankart og bestemmelser etter 1.gangs høring, ble det gjennomført en begrenset 2.høring av forslag til reguleringsplan i tidsrommet 06.12.15 – 31.12.15. Berørte parter og sektormyndigheter ble tilskrevet. Statens vegvesen har vurdert de innkomne merknadene etter 1. og 2.gangs høring (se side 41–52), og planforslaget sendes nå til Målselv kommune for sluttbehandling.

Planen blei vedtatt i kommunestyret i Målselv 09.03.2016 –sak 28/2016

Kommunens endelige vedtak kan påklages til kommunal og moderniseringsdepartementet iht. Plan- og bygningslovens § 12-12. Avgjørelsesretten i klagesaker er delegert til Fylkesmannen i Troms.

Kontaktperson i Målselv kommune: Astrid Fjose, tlf 91693201 e-post: astrid.fjose@malselv.kommune.no

Kontaktperson i Statens vegvesen (til og med offentlig ettersyn) :
Martha K. Stalsberg, tlf. 75552751
e-post: martha.karevik.stalsberg@vegvesen.no

På dette prosjektet skal Guttorm Evensen være grunnerverver. Ved en seinere anledning vil han ta kontakt med berørte grunneiere og rettighetshavere. Ved spørsmål som direkte angår grunnervervet kan han nås på telefon 75 55 27 91, eller e-post: guttorm.evensen@vegvesen.no

Prosjektgruppa for utarbeidelse av planforslaget:

Fagansvarlig:	Navn:
Vegplanlegging/Gang og sykkel/Kollektiv/ /Reguleringsplankart	Eirik Åsbakk
Støy	Felipe Alvarez
Plankart	Frid Didriksen
Formell planprosess/planbeskrivelse mm	Martha K. Stalsberg
VA/drenering	Trond Ove Stenersen
Trafikksikkerhet	Steinar Utby
Landskap/estetikk	Linn Jørgensen / Sigrun Marie Lie
ROS-analyse	Alf Martin Olsen
Naturmiljø/naturressurser reindrift (bistand)	Lars Aage Gade–Sørensen
Kulturminner/kulturmiljø	Tom Andre Edvardsen
Nærmiljø/friluftsliv	Målselv kommune
Bygge- og anleggsteknikk	Trond Ove Stenersen
Drift og vedlikehold	Jarle Johansen
Geoteknikk/Vegteknologi	Per Otto Aursand
Ingeniørgeologi (berggrunnskjæringer)	SWECO / Fagkontakt i SVV: Hallvard Haugen Nordbrøden
Elektro	Stephan Hanssen
Konstruksjoner	Hans Martnes Larsen / Jørn Are Torslien
Grunnerverv	Guttorm Evensen

3 Hva er en detaljregulering

En detaljregulering er et detaljert plankart med planbestemmelser og planbeskrivelse. Detaljreguleringen skal følge opp og konkretisere overordnet arealdisponering i kommuneplanens arealdel, kommunedelplan eller områderegulering. Formålet med en detaljregulering er å fastsette mer i detalj hvordan arealet innenfor planavgrensningen skal utnyttes eller vernes. Detaljreguleringen er også i mange tilfeller nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging, blant annet ved eventuell ekspropriasjon av grunn.

4 Bakgrunn for planforslaget

4.1 Planområdet

Delstrekning 1 (Takelvdalen) begynner ved Solør og strekker seg til Skardelva bru (se fig 1). Denne strekningen er prioritert på grunn av dårlig bæreevne.

Delstrekningen er ca. 9 km (hp11, ca. km 6,4 –15,3). Dagens veg oppfyller ikke vegnormalenes krav og har blant annet for dårlig kurvatur, for smal vegbredde, for dårlig sikt i flere avkjørsler. Det er også en del farlig sideterreng, for eksempel ujevne fjellskjæringer, som kan utgjøre en fare ved utforkjøringsulykker.

De to andre delstrekningene omfattes ikke av dette planforslaget, men skal reguleres innen 2017. Delstrekning 2 begynner ved Høgtun og slutter ved Solør. Delstrekning 3 (Heia) begynner fra og med Skardelva og slutter ved Myre (ca ved krysset til Sagelvvatnet).



Fig 1 viser lokaliseringen av delstrekning 1

4.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for E6 Olsborg–Heia

Delstrekningen Olsborg–Heia ligger på E6 som er hovedferdselsåra i landet.

Strekningen er i dårlig forfatning med svært dårlig dekke og variabel vegbredde.

Flere kryssløsninger er uheldige i forhold til trafiksikkerhet og framkommelighet.

Økende trafikk med større kjøretøy medfører behov for opprusting av dagens veg.

Deler av strekningen mangler gang- og sykkelveg. Flere boliger ligger tett inn til E6, og kan få behov for støyskjerming. Delstrekning 1 er prioritert på grunn av dårlig bæreevne.

4.3 Målsettinger for planleggingen

Prosjektet skal utarbeide 3 detaljreguleringsplaner på E6–strekningen: Olsborg–Heia, og delstrekning 1 er prioritert.

Effektmål :

- Gi bedre fremkommelighet, særlig for næringstransporten
- Forbedre trafikksikkerheten på strekningen

4.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Målselv kommune og Fylkesmannen har konkludert med at planen ikke må konsekvensutredes etter §§ 3 og 4 i forskrift om konsekvensutredning. Det er derfor ikke utarbeidet noe planprogram til denne planen.

4.5 Rammer og premisser for planarbeidet

Handlingsprogrammet 2014–2017 til NTP for samordningsstrekningen Brandvoll–Heia viser at det er avsatt utbedrings- og forfallsmidler til prosjektet:

	2015		2016	2017	2014–2017
	HP	Bevilgning statsbudsjett	HP	HP	
Utbedringsmidler	–	–	–	Kr 49,4 mill.	Kr 49,4 mill.
Forfallsmidler	Kr 10,3 mill.	0	Kr 20,6 mill.	Kr 10,3 mill.	Kr 41,2 mill.
	Sum				Kr 90,6 mill.

Tabell 1 viser tabell fra handlingsprogrammet til NTP 2014–2017

I statsbudsjettet for 2015 er det ikke satt av bevilgning for prosjektet, beløpet blir trolig forflyttet til senere i planperioden. Prosjektet er avhengig av bevilgning i neste NTP–periode for finansiering av utbedring av alle tre delstrekningene.

Planstatus for området

E6 på strekningen er i hovedsak uregulert, og inngår som hovedveg i kommuneplanens arealdel (KPA) 2012–2025 for Målselv (vedtatt 13.12.12).

Vedlegg 2 i KPA spesifiserer krav til nye reguleringsplaner i Målselv kommune og er førende også for detaljreguleringsplaner for veg. Fokus i vedlegg 2 er å sikre tilgang til friluftsområder/–aktiviteter. Det er videre sagt at viktige naturtyper, viktige leveområder for planter og dyr og viktige inngrepsfrie naturområder skal dokumenteres og sikres i størst mulig grad. Det er vektlagt at tiltak skal underordne seg landskapet på en slik måte at de ikke bryter horisontlinjer eller kommer i konflikt/konkurranse med andre markerte landskapstrekk. Tiltakets plassering i

terrenget skal vektlegges, både nær- og fjernvirkning må vurderes. Stedlig vegetasjon skal framstå i mest mulig opprinnelig form etter utbygging. Det er ikke tillat å fjerne høyverdig, stedegen og representativ vegetasjon uten at dette er vurdert og godkjent gjennom plan- eller byggesaksbehandling.

Gang- og sykkelveg fra Olsborg til kommunegrensa med Balsfjord er markert som en parallellforskjøvet linje på nordsiden av E 6. Dette er ment som en rettleiding for hvor det evt skal planlegges for gang- og sykkelveg i området.

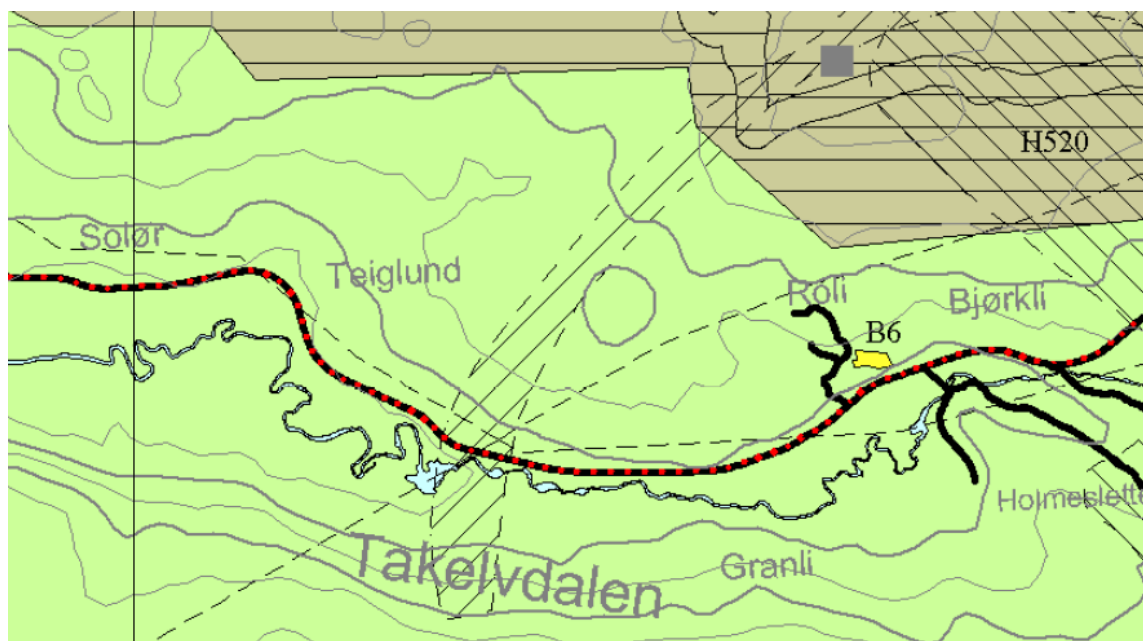


Fig. 3 viser utsnitt av kommuneplanens arealdel (KPA) for Målselv (vedtatt 13.12.12). Rød stipla linje illustrerer at evt gang- og sykkelveg skal legges på nordsiden av E6. B6 er et areal avsatt til framtidig bolig. For B6 er det krav til reguleringsplan.

Mellom Olsborg og Heia er det to reguleringsplaner hvor E6 inngår, men det bemerkes at ingen av disse reguleringsplanene berører delstrekning 1.

Andre rammer og føringer

Riksvegutredningen 2015, rute 8a, beskriver at strategi for strekningen Olsborg–Heia frem til år 2050, er at strekningen skal bygges ut til dimensjoneringsklasse H2 eller H3. På kort sikt gjennomføres mindre kurvaturtiltak, forsterkning og tiltak på sideterreng mellom Olsborg og Heia.

I styringsmøte med regionledelsen høsten 2014 er det besluttet at denne reguleringsplanen skal planlegges etter utbedringsstandard U–H2. Framskrevet ÅDT er 3520.

5 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

5.1 Beliggenhet

Delstrekning Solør–Skardelva bru er lokalisert i Takelvdalen, Målselv kommune. I området mellom Solør og Skardelva bru bor det i dag 146 personer (hentet fra grunnkretser Målselv 2014). Her er 8 elever på barneskolettrinnet og 4 elever i ungdomsskolettrinnet.

5.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk

Hele strekningen er avsatt til veggrunn eller landbruk, natur, friluftsliv og reindrift (LNFR) i KPA.

5.3 Trafikkforhold

ÅDT varierer fra 2300–2760. Vegbredden er for smal, gjennomsnittlig 7,5 m, og flere kryssløsninger tilfredsstiller ikke dagens krav. Data fra NVDB viser at strekningen er sterkt ulykkesbelastet, med spesielt mye påkjørsler bakfra. Trafikkulykker de siste 4 årene: 2 alvorlig skadd, 6 lettere skadd (gjelder hele strekningen Olsborg–Heia).

Gang- og sykkelveg

Det er i dag ikke etablert gang og sykkelveg på denne strekningen.

5.4 Teknisk infrastruktur

Det er privat vannforsyning i hele området, enkelte vannbrønner og flere vannledninger ligger nært og/eller krysser E6.

5.5 Andre tekniske forhold (kraftlinjer belysning)

Høyspent kryssinger, Statnett

I dag har Statnett en 420kV luftledning som krysser E6 ved profil 10250. Høsten 2015 går Statnett i gang med montering av ny 420 kV luftledning. Denne vil gå parallelt med eksisterende linje og er stort sett identisk med den som allerede står der. Statnett har presisert at tidspunkt for oppstart kan bli endret da fremdriftsplan er under revisjon.



Fig. 4 viser hvor kryssende 420 kV luftledning i Takelvdalen skal erstattes med ny.

Høyspent/lavspenst, Troms Kraft

Fire høyspentmaster og noen lavspenstmaster står for nært vegen og må flyttes. Det er dialog med Tromskraft om dette.

Lavspenst og høyspentlinjer er ført frem som luftstrek, går langs vegskulder og krysser E6 flere steder langs traseen.



Fig. 5 lavspenst og høyspent går i luftstrek

Kjettingplass



Fig. 6 viser eksisterende kjettingplass som skal flyttes

Vest for Takelvdal busstopp (profil 11000) er det en kjettingplass med eksisterende belyningsanlegg. Anlegget består av 4 veglysmaster og 1 veglysskap.

Veglysmastene er i relativt god stand, mens veglysskapet er dårlig og bør byttes. Dagens anlegg er ikke et målt anlegg, det vil si at e-verket tar betalt pr. lyspunkt.

5.6 Landskapsbilde

Utredningsområdet tilhører landskapsregion «Indre bygder i Troms». Området er en typisk dalregion, skjermet av høye fjell og med tilnærmet innlandsklima.

Furuskogen har sin største og beste utvikling i fylket. Jordbruket har en framtrædende plass. Denne planen omfatter strekningen fra Solør til Skardelva bru. Vegstrekningen forløper seg gjennom 4 landskapsrom av ulik karakter og preges av et variert landskap med små tettsteder med jordbruksarealer, frodige felter med bjørk/furu langs vann/elv /myr og frodige områder med fjell i dagen.

Reiseopplevelsen byr på et variert romforløp og til tider iøynefallende utsikt. Dagens E6 er et av få store inngrep i området, og bryter landskapets kontinuitet. Imidlertid følger vegen tidvis retningene i landskapet, og er dermed et relativt nøkternt inngrep slik det ligger i dag. Unntaket er i områder der vegen går gjennom fjell og gir fjellskjæringer

Små tettsteder med jordbruksarealer

Vegen kommer inn i et åpent landskapsrom ved Solør med utsyn til fjellene. Stormauken er godt synlig. Jordbruksarealene ligger som lommer mellom høyere vegetasjon og skaper med dette mange mindre landskapsrom. Området er lauvdominert, men har felter av furu og innslag av gran. Delvis buffer av vegetasjon mot bebyggelse/jordbruksareal og solitære trær langs vegen. Vegen ligger lett i terrenget og på noe fylling i starten. Kort strekning med skjæring. Fra Teiglund og videre i delområdet er det delvis skjæring/fylling, der særlig skjæringene er sjenerende for landskapsbildet.



Fig. 7 Solør – Vårmoen

Frodige felter med bjørk/furu langs vann/elv/myr

Landskapsrom 2 strekker seg fra Vårmoen i vest til Toftåker i øst. Vegen går inn i et frodig, lukket landskapsrom. Delområdet er sidebratt og har felter av bjørk og furu. Vegen går forbi vann og langs den meanderende Takelva. Stedvis fjellskjæring på nordsiden av vegen og ved enkelte tilfeller også i kortere strekninger på sørsiden av vegen. Kun ved noen få punkter langs strekningen åpner det seg mindre landskapsrom som skaper noe utsyn.

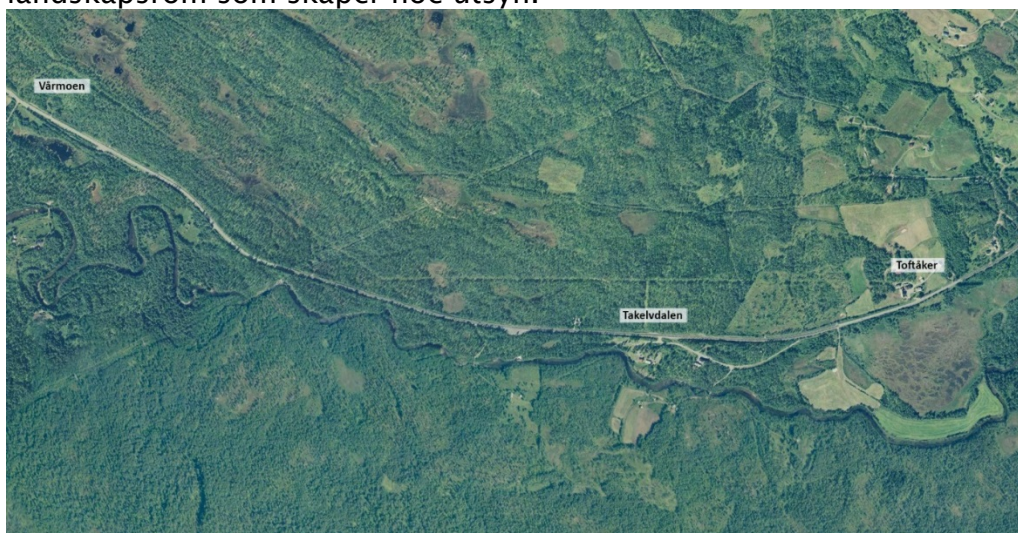


Fig. 8 Vårmoen – Toftåker

Små tettsteder med jordbruksarealer

Landskapsrom 3 strekker seg fra Toftåker i vest til Steinset i øst. Vegen går inn i et åpent landskapsrom med vidt utsyn til fjellene mot Stormauken. Jordbruksarealer, bebyggelse/gårder og vegetasjon er karakteristisk for området. Mange steder finnes det vegetasjonsbuffer mot jordbruksarealene. En fururekke tar plass foran en eiendom på nordsiden av vegen, et stykke øst for Kaldbekken. Området er kupert og vegen krysser landformen. Dette fører til delvis fylling/skjæring. En bekk renner gjennom området og tilfører området en estetisk verdi.



Fig. 9 Toftåker – Steinset

Frodige områder med fjell i dagen

Landskapsrom 4 strekker seg fra Steinset i vest til Skardelv bru i øst. Veggen begynner å stige opp Brulia og går gjennom et sidebratt terreng med fjellknauser som fører til fjellskjæringer, noen steder tosidige. Området er frodig og lauvdominert.



Fig. 10
Steinset – Skardelva bru

5.7 Nærmiljø/friluftsliv

Flere boliger og noen fritidsboliger ligger nær E6. Fellesfunksjoner som idrettsplass og samfunnshus ligger mellom Toftåker og Steinset. Ved Bjørkli er det avsatt areal til framtidig bolig for et begrenset antall boenheter med krav om reguleringsplan. Forøvrig legger Målselv kommune opp til at spredt boligbygging avgjøres ved dispensasjon basert på lokaliseringskriterier gitt i KPA.

Det er flere stier og turveger i området. Friluftsliv er en viktig helsefremmende trivselsfaktor som Målselv kommune ønsker å ta på alvor, og kommunen har en ambisjon om å sikre framtidig tilgang til viktige friluftsområder.

5.8 Naturmangfold

Strekningen går fra Solør til Skardelva bru. Naturmiljøet er variert og inneholder en rekke ulike naturtyper og arter. Langs vegens kantareal finnes det ulike naturtyper som eng, gressletter, myr, bjørkeskog og furuskog. Strekningen løper parallelt med Takelva og den krysser elva Øvre Olderbekken. Det biologiske mangfoldet er rikt med stor variasjon i arter.



Fig. 11 viser representativ kantvegetasjon på strekningen (Foto: Lars Gade-Sørensen)

Det er ingen registreringer av utvalgte naturtyper, prioriterte arter, verneområder, verneplan for vassdrag, naturtyper, arter, inngrepsfrie naturområder, rødlista arter eller svartelista arter langs strekningen i Naturbase (Miljødirektoratet) eller artskart (artsdatabanken).

5.9 Kulturmiljø

Kulturminner er i Lov om kulturminner av 1978 definert som alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Begrepet kulturmiljøer er definert som områder hvor kulturminner inngår som en del av en større enhet eller sammenheng. Kulturlandskap er landskap som er betydelig preget av menneskelig bruk og virksomhet.

Planområdet er vurdert etter eksisterende kunnskap. Oversikten over kjente lokaliteter med kulturminner i Målselv kommune er innhentet gjennom Askeladden, Riksantikvarens database over kulturminner. Oversikt over vernet eller verneverdig bebyggelse i Målselv er innhentet gjennom Sefrak-registeret. SEFRAK (SEkretariatet For Registrering Av faste Kulturminner) er et landsdekkende register over eldre bygninger og andre kulturminner.

Det er registrert tre kulturminner og et funnsted innenfor eller i nærhet av den skisserte veglinjens forventede arealdisponering. Ingen av disse er automatisk fredet, og tilstanden til kulturminnene er også uklar.



Fig. 12 viser stablingen av en tjæremile i Nord-Troms. Fra boka «Norge vårt land», utgitt i 1941. Kilde: Målselv historielag (www.malselv.historielag.org).

En fredet bygning, sannsynligvis fra 1800-tallet, ligger ca. 75 meter fra skissert veglinje og vurderes til ikke å bli berørt av tiltaket. Graden av tidligere kulturminneundersøkelser er varierende innenfor planområdet, og kunnskapsgrunnlaget for kulturminner og kulturmiljø vurderes som middels til dårlig. Det er behov for supplerende undersøkelser før detaljregulering kan vedtas. Kulturminneforvaltningen ved Troms fylkeskommune og Sametinget er ansvarlig for å utføre disse undersøkelsene, som etter avtale skal utføres høsten 2015.

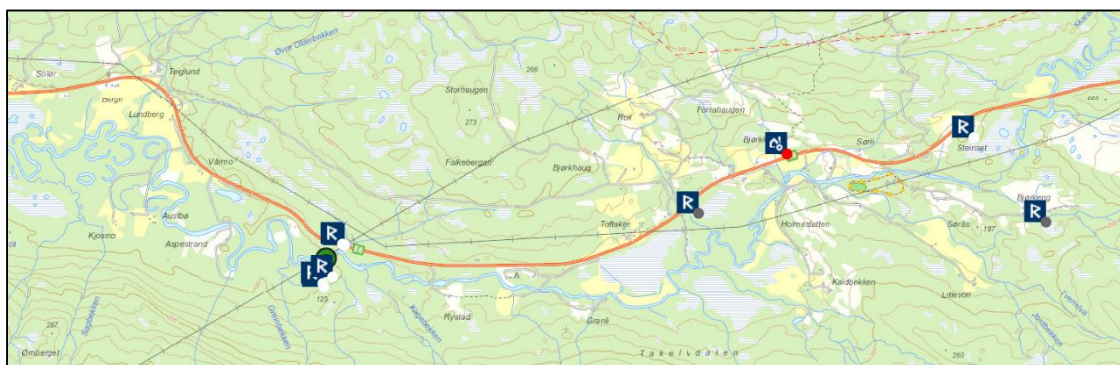


Fig. 13: Kjente kulturminner langs strekningen Solør–Skardelva. Kilde: Askeladden, Riksantikvarens kulturminnedatabase.

5.10 Naturresurser

Reindrift

Reinbeitedistriktet Mauken/Tromsdalen har vinterbeite, og flere flytt-og drivingsleier er kartfestet innenfor planområdet. Heia er «hovedferdselåra» for rein

fra nord til sør. Reinen er sky for nye aktiviteter. Samlingsperioden i april/mai er en spesielt sårbar tid. Anleggsperioden kan være utfordrende, men da det ikke er rein i området sommer/tidlig høst, vil ikke anleggsarbeid være et problem da. Flyttleiene er lagt inn i Kommuneplanens arealdel (vedtatt 13.12.2012) som hensynssoner.

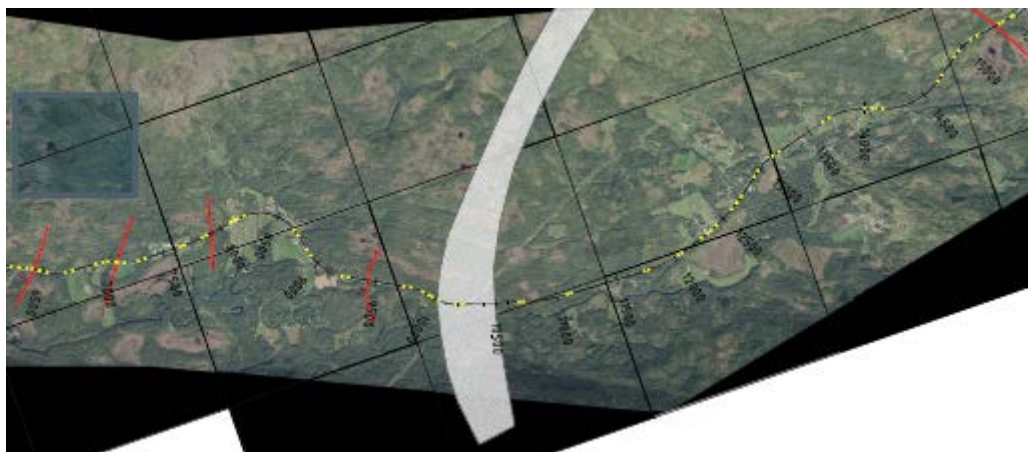


Fig. 14 rød linjer viser drivingsleier, og grå skravur viser flyttlei.

Landbruk

I Målselv spiller landbruk en viktig rolle. Takelvdalen har to gårder i drift. Gården på Toftåker har femdoblet produksjonen de siste to årene.

5.11 Grunnforhold

Store deler av strekningen har liten løsmasseoverdekning over berg. I områder med større løsmassemektighet (spesielt ved Bergli og Toftaker) består løsmassene for en stor del av torv med varierende mektighet (0,2–4 m) over silt, sand og grusmasser. Se for øvrig geoteknisk datarapport 2014041399–28. Det er ingen spesielle geotekniske utfordringer annet enn behov for en del masseutskiftinger av torv/silt.

5.12 Berggrunnsgeologi

Berggrunnen i området består av skyvedekker, skjøvet inn fra vest under den kaledonske fjellkjedefoldingen for om lag 400–500 millioner år siden. Bergartene langs delstrekningen tilhører Målselvdekket og Senjadedekket og er i hovedsak kvartsitt og fyllitt, men også meta-arkose, amfibolitt og glimmerskifer. Det er totalt 15 bergskjæringer langs vegtraseen. Høyden på skjæringene varierer, de fleste er under 5 meter, mens enkelte får høyde på ca. 10 meter. Sideterrenget over skjæringene er generelt slakt, med tynt løsmassedekke. Skredfaren vurderes generelt som liten. Strekningen kommer ikke inn under aktsomhetskart for skred.

Det er heller ikke registrert skred langs dagens veg i skrednetts database. Sikring i skjæringene vurderes å kunne utføres med bolter og eventuelt nett.

Uttak av masser til bruk i vegbygging er planlagt i et massetak mellom ca. profil 8850 og 9330. Ut fra resultater fra laboratorietester og registreringer i felt antas bergarten her å være kvartsitt.

5.13 Krysningspunkt elver, bekker



Fig 15 viser Olderbekken og røret som skal byttes ut med ny bru.

Nedre Olderbekken, profil 7040

Krysningspunktet til Nedre Olderbekken ligger på profil 7042. Bekken ligger i dag i et korrugert stålrør med en diameter på 4,2 m, lengde på 4,55 m, byggeår er 1975. Tilstanden til røret er god, litt korrosjon.

Olderbekken, profil 8460

Olderbekken krysser veien i et korrugert stålrør med en diameter på 4,7 m, lengde på 4,82 m, byggeår 1975. Tilstand til røret er god.

Flomsituasjon

Olderbekken har et relativt stort nedbørsfelt, og dermed ganske stor 200-års flom på 33,3 m³/s. Erfaringer hittil er at det ikke har vært problemer med vanngjennomløpskapasiteten til krysningspunktene til Olderbekkene.

5.14 Andre forhold

Jordbruksundergang

De to bøndene som driver aktivt i Takelvdalen slår og dyrker mange parseller og er avhengig av å krysse E6 ofte. Det er kommet innspill fra gunneier, fylkeskommunen og kommune om å vurdere kulvertløsning for kryssende landbrukstrafikk og syklende/gående.

6 Beskrivelse av forslag til detaljregulering

6.1 Planlagt arealbruk

Reguleringsformål og løsninger

AREALFORMÅL (plan- og bygningsloven § 12–5)

- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (o_SV1 og o_SV2) benyttes for areal som vegvesenet skal eie, gjelder E6 og tilhørende skulder/grøfteareal
- Kjøreveg (SKV) benyttes for adkomstveger og/eller andre tilstøtende veger som er kommunale eller private
- SKV f_adkomst (felles privat adkomst for flere eiendommer)
- Annen veggrunn – teknisk anlegg (o_SVT) benyttes for areal som vegvesenet i hovedsak skal eie, gjelder kjettingplass/kontrollplass.
I området der det skal etableres kjøreveg til og fra kulvert avsettes et areal til o_SVT3 fordi kulvertløsningen og kjøreveg til og fra ikke er prosjektert detaljert nok i reguleringsplanen. Innenfor dette arealet kan det etableres kjøreveg for landbruksmaskiner, areal som ikke benyttes til veg skal kunne benyttes til landbruksformål. Vegvesenet skal ikke drifte areal utover det arealet som omfatter E6 inkludert skråning/fylling og kulvert
- Landbruks, natur, og friluftsområder samt reindrift (LNFR) benyttes for areal som vegvesenet ikke skal eie men trenger tilgang til i drift og anleggsfase. Noen steder vil det tilrettelegges for utmarks/driftsavkjørsler innenfor LNFR areal. Areal som kun benyttes til rigg/anlegg/deponi/interimsveger skal tilbakeføres til LNFR etter bruk
- Annen veggrunn (grønt) (o_SVG) benyttes der vegvesenet skal vedlikeholde areal for eksempel vegetasjonsskjerm og evt etablere og vedlikeholde støyskjermer
- Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone, benyttes der det er større bekker/elver og kantsonen skal skjermes for inngrep
- Parkering (SPA 1) og (SPA 2) benyttes der det er avsatt areal til utfartsparkering og parkering for grendehuset. Dette parkeringsarealet vil bli kommunalt eller privat. Statens vegvesen skal ikke drifte eller vedlikeholde dette arealet
- Holdeplass/benytted der det er avsatt areal til holdeplass med plattform

HENSYNSSONER (plan- og bygningsloven § 12–6)

- Faresone (høyspenningsanlegg) benyttes der det er kraftlinjer som krysser veg. Sikkerhetssoner er gitt i regelverk.
- Hensyn reindrift benyttes der kommuneplanens arealdel har avsatt hensynssoner for flyttleier og dette er ønsket ivaretatt.

- Hensynssone kulturmiljø avsettes i et området der det er tjæremiler, Kulturetaten i Troms fylkeskommune har i sin merknad anmodet om dette.

BESTEMMELSESMRÅDE (plan- og bygningsloven § 12-7)

- Bestemmelsesområder (midlertidig anlegg og riggområdet (#) benyttes der området vil bli benyttet til midlertidig rigg, midlertidig deponi og /eller midlertidig masseuttak.

6.2 Tekniske forutsetninger

Dimensjoneringsklasse:	U-H2
Fartsgrense:	80
Dimensjonerende trafikk (ÅDT) /årstall:	2900 [2014]
Dimensjonerende trafikk (ÅDT) +20 år:	3520 (2035)
Dimensjonerende kjøretøy/kjøremåte:	Vogntog/A
Andel tungtrafikk /årstall:	17 %
Andel tungtrafikk +20 år:	19 %
Vegbredde (kjørefelt+skulder):	8,5m
G/s-veg bredde:	3m
Sikkerhetssone mellom kjørebane og g/s-veg:	3m (Grøfteskråning 1:3–1:5)
Sikkerhetssone mellom kjørebane og farlige sidehinder	6m
Merknader:	
Bruer (antall og lengde)	1 (12m) – 2 rør i fylling (1 rør skal vurderes som bru)

Tabell 2 viser standardkrav for strekningen

Tiltak for å senke ulykkesfrekvens, og alvorlighet av ulykker, inkluderer bedre linjeføring og veg-geometri, økt bruk av rekkverk samt oppmykning av sideterrenget. I tillegg skal antall avkjørsler reduseres, og det skal etableres tryggere forbikjøringsmuligheter samt gang- og sykkelveg i øvre Takelvdal.

Der det er mulig rent geometrisk vil eksisterende vegfylling benyttes som del av fundamentet for den ny vegen. Alt av asfalt fra eksisterende veg freses av og gjenbrukes i den nye vegen. Etter bortfresing av asfalt vil det fylles opp med pukk (forsterkningslag) før freseasfalten legges tilbake. Dekket vil bli lagt med ny asfalt. Stedvis er det behov for masseutskiftninger og frostsikring under ny veg og der vegen breddeutvides.

Kjøreveger

Krav til vegens standard og dimensjonering er gitt i vegnormalene. De viktigste kriteriene for valg av standard er vegens funksjon, planlagt fartsgrense og forventet trafikkmengde. Utfra disse forutsetningene settes dimensjoneringsklasse til U-H2 med fartsgrense 80 km/t

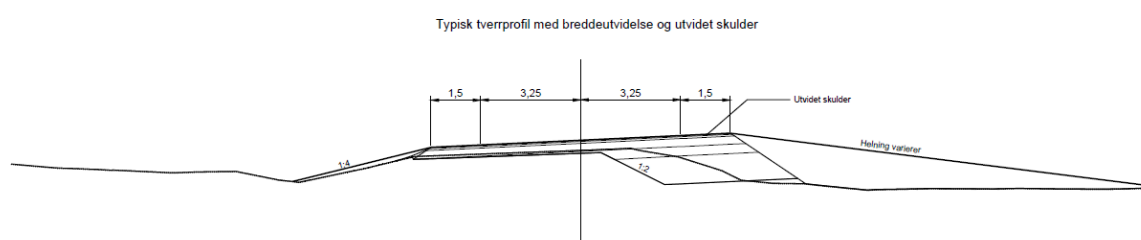


Fig. 16 Typisk normalprofil med breddeutvidelse og utvidet skulder

Gang- og sykkelveger, felles avkjørsel

Gang og sykkelveg skal fungere som kombinert adkomstveg og gang- og sykkelveg. Dette gir anledning til å redusere antall avkjørsler, og dermed sanere flere potensielle ulykkespunkt. Det skal anlegges kulvert nær Toftåker (rundt profil 12050) som også vil fungere som en planskilt adkomst til jordbruksarealer på sørsiden av E6. Dette gjør at gang- og sykkelveg reguleres med en bredde på 3,5 m. Gang- og sykkelveg kobler seg på eksisterende adkomstveg i sørgående retning, og kobler seg på eksisterende skogsveg i nordgående retning.

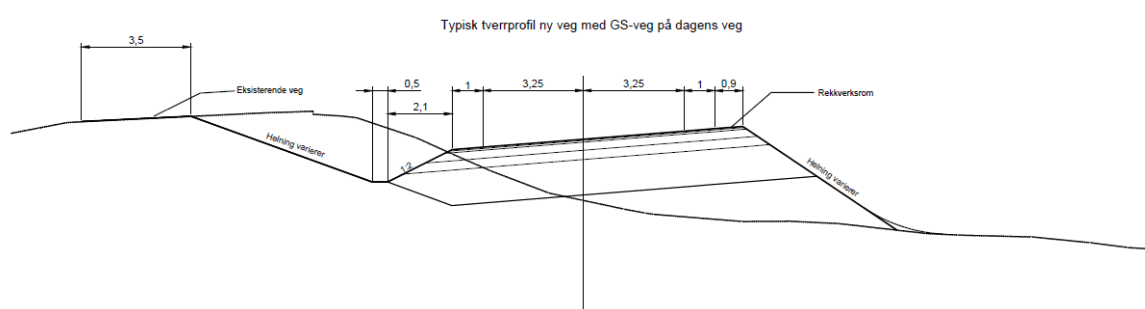


Fig. 17 Typisk normalprofil med gang- og sykkelveg etablert på deler av dagens veg

Andre tekniske forutsetninger

Vannforsyningsproblematikken kartlegges og tiltak vurderes der brønner og vannledninger kommer i konflikt med breddeutvidelse og/eller omlegging av veg.

Det skal etableres belysningsanlegg fra mellom Toftåker og Olderlia (ca profil 12200–14350). Innenfor dette området skal både veg og gang- og sykkelveg belyses. For å ivareta trafikksikkerheten for kryssende trafikk ved profil 14250 bør muligens ekstra belysningsstyrke vurderes. I nærheten av profil 12770 og 13420 står det en nettstasjon som er en mulighet for å kunne gi strøm til belysningsanlegget. Det vil også være muligheter for strømtilknytning andre steder langs traseen. Kulvertløsning ved Toftåker skal vurderes belyst, endelig avklaring vil bli gjort i konkurransegrunnlaget.

Det skal også etableres belysningsanlegg for ny kjetting- og kontrollplass sørøst for Vårmoen (profil 10100). Her er skal det vurderes om vegen bør belyses siden innkjøringen til kjetting- og kontrollplassen blir kanalisert. Dette vil bli avklart i konkurransegrunnlaget. I konkurransegrunnlaget vil det bli utarbeidet belysningsplaner iht. Håndbok N100 og V124.



Fig.18 viser eksisterende kjettingplass

Siden eksisterende kjettingplass ved profil 11000 skal saneres og flyttes bør det vurderes gjenbruk av dagens veglysmaster. Annet materiell som kabler, trekkerør, veglysskap og tilførselskabel som hører til dagens installasjon skal fjernes.

Etter 1. høringsrunde er det besluttet at man imøtekommer innbyggernes oppfordring om å etablere veglys på utvidet skulder mellom Solør og Vårmoen. Dette begrunnes i at hastigheten er høy og tungtrafikkandelen stor i området. Det bor barn under skolealder og barn i skolealder på strekningen der det ikke kan tilbys gang- og sykkelveg. Belysningen vil bli ensidig, men nærmere detaljer om plassering vil bli avgjort i konkurransegrunnlaget.

Fravik fra vegnormal

- Det søkes fravik for bussholdeplassen ved Olderlia angitt som o_SH 9 og o_SH10 på plankartet. Holdeplassene ligger i stigning større enn 5 %.
- Det søkes fravik for stigning på gang- og sykkelveg. Stigningen er på 5,7 % men bør ikke ha større stigning enn 5% når strekningen er over 100 meter.

7 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger

7.1 Framkommelighet

Framkommeligheten forbedres på strekningen gjennom bedre kurvatur på veglinja og økt vegbredde. Samtidig bedres framkommelighet for gående og syklende gjennom tiltak som utvidet vegskulder og gang- og sykkel-veg på en strekning.

7.2 Naboer

Berørt bebyggelse

Når en veg skal bygges eller utbedres, må Statens vegvesen skaffe seg rettigheter til de arealer som blir beslaglagt til bygging eller utvidelse av vegen. Dette kalles grunnerv. Den vedtatte reguleringsplanen vil danne grunnlag for grunnervet. Dersom frivillige avtaler med grunneiere ikke oppnås, vil vedtatt plan være grunnlag for ekspropriasjon av grunn og rettigheter etter veglovens § 50. Normalt vil grunnervet følge formålsgrensen slik at offentlige trafikkområder blir offentlig eiendom. Statens vegvesen har laget en egen informasjonsbrosjyre som heter "*Hva skjer når Statens vegvesen erverver grunn*". Denne kan leses på internett på denne adressen: http://www.vegvesen.no/attachment/345841/binary/741235?fast_title=Brosjyre%3A+Hva+skjer+n%C3%A5r+Statens+vegvesen+erverver+grunn.pdf

Innløsning av bebyggelse

I denne planen legges det opp til at man løser inn en bolig og en hytte. Gjelder gårds/bruks nr 20/13 og 19/15. Boligen ligger svært nær eksisterende E6 og ligger på en strekning der det er behov for å utbedre vertikal kurvaturen, samtidig som at veglinja må flyttes sørover for å gi plass til gang- og sykkelveg.

Hytta er lokalisert på g/br nr 19/15. Hytta ligger etter omlegging av veg få meter fra E6 i rød støy sone og innløses for å kunne opprettholde avkjørsel til driftsbygning på hovedbruk g/br nr 19/4

Avkjørsler og andre naboforhold

Plassering (profil nr.)	g/br nr.	Type	Merknad
6840	19/26, 19/9	Adkomst til bolighus/hytte	
6880	19/7	Driftsavgjørsel	
6930	19/20	Adkomst til bolighus/hytte	Dimensjoneres for lastebil
7155	19/2	Adkomst til bolighus/hytte	
7250	19/2	Driftsavgjørsel	
7440	19/14	Adkomst til bolighus/hytte	
7610	19/3, 19/24, 19/21, 19/25	Adkomst til bolighus/hytte	Dimensjoneres for lastebil
7720	19/3	Driftsavgjørsel	
7790	19/12	Adkomst til bolighus/hytte	
7840	19/12	Driftsavgjørsel	
8090	19/4, 19/8*	Adkomst til bolighus/driftsavgjørsel*	
8100	19/15, 19/4	Driftsavgjørsel	
8345	19/5,8,13,16,23	Adkomst til bolighus/hytte	Avkjørsler til samleveg for flere eiendommer
8560	19/13 m fl	Adkomst til bolighus/hytte	
8690	19/23, 19/16 m fl	Adkomst til bolighus/hytte	
8715	19/5	Adkomst til bolighus/hytte	
8800	19/22 m fl	Adkomst til bolighus/hytte	
9100	19/10	Driftsavgjørsel	
9150	19/10	Adkomst til bolighus/hytte	
9175	19/10	Driftsavgjørsel	
9200	19/10, 95/42, 95/8, 95/66	Adkomst til bolighus/hytte/drift	Eiendommene tilhørende gnr 95

			liger sør for Takelva
9970	20/21	Adkomst til bolighus/hytte	
10320	20/20	Driftsavkjørsel fra veg under kulvert	
10910	20/3, 95/13	Adkomst til bolighus/hytte/drift	
11190	20/57	Adkomst til bolighus/hytte	
11470	20/11, 20/41, 20/43, 20/36, , 20/64, 95/7, 95/12, 95/89	Adkomst til bolighus/hytte/drift	Samleveg for flere eiendommer
12040	20/11	Driftsavkjørsel	Fra sekundærveg
12335	20/11	Adkomst til bolighus/hytte	Dimensjoneres for lastebil
12810	20/1, 2,7,8,12, 13,14,15,19,22,24 ,27,29,32,35,38,40, 44,46,47,50,52,58, 61,63,67,68,73, 99	Adkomst til bolighus/hytte/drift	Avkjørsel til en samleveg for flere eiendommer. De aktuelle eiendommene har i dag avkjørsel fra to samleveger
12830	20/31, 20/27, 20/13*20/19*	Adkomst til bolighus/hytte *Driftsavkjørsel via parkeringsareal til grendehuset	Adkomst grendehus
13215	20/2	Adkomst til bolighus/hytte	
13350 S	Adkomst til rekke boliger langs kommunal veg	Adkomst til bolighus/hytte	Kryss kommunalveg
13350 N	20/14 m fl	Adkomst til bolighus/hytte	
13550 S	20/6	Driftsavkjørsel	
13550 N	20/4,6,16,17,23,30,33	Adkomst til bolighus/hytte	
13690	20/30	Adkomst til bolighus/hytte	
13870	20/4	Adkomst til bolighus/hytte	

14200	20/5, 95/4, ,5,26,27,28,29, 62,65,77,81,82,85	Adkomst til bolighus/hytte	Samleveg for flere eiendommer på bege sider av Takelva
14200	20/5*	*Driftsavkjørsel fra samleveg	
14290	20/4, 17,50,56, 72	Adkomst til bolighus/hytte	
14800	20/9	Driftsavkjørsel	
14870	20/9	Adkomst til bolighus/hytte	
14970	20/42	Adkomst til bolighus/hytte	
15450	20/9	Driftsavkjørsel	

Tabell 3 viser avkjørsler til eiendommer.

7.3 Byggegrenser

Byggegrense er i henhold til vegloven 50 m fra midtlinje av riksveg, dette er også beskrevet i kommuneplanens arealdel. Noen av boligene ligger i området innenfor byggegrensa. Dette innebærer at det ikke uten videre kan påbygges eller gjenoppbygges uten dispensasjon, enten fra reguleringsplan eller fra vegloven.

7.4 Midlertidig massetak

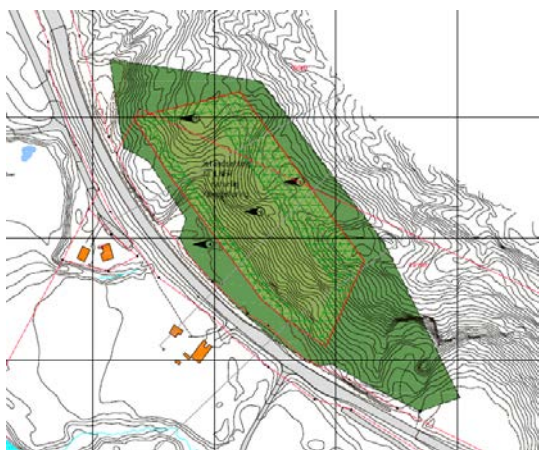


Fig 19 viser arealet der midlertidig uttak av masser tillates. Den røde linja definerer uttaksgrensa

Det er behov for egnede masser til forsterkningslag på strekningen mellom Olsborg og Heia. Ved Vårmoen er det en bergskjæring med tilfredsstillende bergkvalitet. Det planlegges derfor for et midlertidig masseuttaket med en uttaksgrense på 120 000 pfm³ (faste kubikk). Massetaket skal istandsettes og tilbakeføres til LNFR seinest et

år etter at siste delstrekning mellom Olsborg og Heia er bygd ut. En foreløpig driftsplan følger som vedlegg til reguleringsplanen. Driftsplanen skal detaljeres ytterligere i forbindelse med konkurransegrunnlaget.

7.5 Gang- og sykkeltrafikk

I foreliggende plan er det lagt opp til at det tilrettelegges for gang- og sykkelveg mellom Toftåker (profil 12000) og Olderlia (profil 14350). I området rundt Olderbekken er gang- og sykkelveg vurdert, men her er bebyggelsen i større grad spredd på begge sider av vegen. Utbygging av gang- og sykkelveg kan ikke forsvares økonomisk ut ifra potensialet for gående og syklende i dette området. Den breddeutvidelsen som en gang- og sykkelveg krever vil medføre at mye dyrka og dyrkbar mark går tapt, samtidig som at E6 vil komme enda nærmere flere bolighus. Bebyggelse på begge sider tilsier også at det ikke vil være formålstjenlig å etablere små strekninger med gang- og sykkelveg på vekslende sider av vegen.

For å bedre forholdene for innbyggerne i området fra Solør til Lundberg foreslår Statens vegvesen at vegskulder utvides med 0,5 m, slik at skulder på begge sider av E6 blir 1,5 m i dette området. Dette tilfredsstiller krav i håndbok N100 Veg og gateutforming. Det skal etableres ensidig belysning på strekning som omfattes av utvidet skulder.

7.6 Kollektivtrafikk

I foreslåtte reguleringsplan er det lagt opp til at det tilrettelegges for syv tosidige bussholdeplasser iht. gjeldende håndbok. Disse skal etableres ved Ørstad, Bergli, Lundberg, Takelvdalen (ved nedlagt campingplass), Takelvdalen grendehus, Kaldbekken v.kr og Olderlia. Det er krav til å regulere etter ny håndbok der man regulerer for holdeplass.

På strekningen mellom Ørstad og Vårmoen legges det opp til utvida skulder (tosidig). På strekningen mellom Toftåker og Olderlia etableres det gang- og sykkelveg.

7.7 Landskap

Det nye veganlegget vil i hovedsak bli liggende i samme trasé som eksisterende veg og medfører derfor ikke store inngrep i «urørt» natur. Økt vegstandard og vegbredde, samt ny gang- og sykkelveg på deler av strekningen vil imidlertid forsterke eksisterende landskapsinngrep, som fyllinger og skjæringer, og dermed føre til endringer i landskapsbildet.

Endringer i landskapsbildet

Olderbekken

En av de største landskapsinngrepene i prosjektet blir i Olderbekken der vegen legges om og det kommer ny bru. Tiltaket strekker seg fra profil ca 8200 til profil 8700. De mest synlige nærvirkningene er knyttet til fysisk, visuell og funksjonell endring av landskapet i tilknytning til vegen og dens sideareal. Vegstrekningen med gammel E6 skal fjernes og istandsettes til jordbruksareal. Asfalten på eksisterende veg freses bort før terrenget planeres og formes naturlig til eksisterende terreng. Toppjorda og undergrunnsmassene fra matjorda tas av fra arealet der den nye vegen skal ligge og benyttes til å etablere nytt jordbruksareal på gammelt vegareal. Nye E6 skal ligge på en fylling med helning 1:8 slik at jordbruk kan drives inntil vegen. Arealet mellom gammel og ny veg skal ha en helning på 1:8 ned mot grøften på nordsiden av nyvegen. Den nye brua ved Olderbekken vil bli mellom 15 og 20 m lang. Sidearealene skal avrundes til eksisterende terreng, og elvekantvegetasjon bør beholdes.

Midlertidig massetak Vårmoen

Det etableres et midlertidig massetak ved Vårmoen (profil 8900–9400). Massetaket innebærer et inngrep i naturen og vil gi både fysiske og visuelle endringer i landskapet. Massetaket skal skjules best mulig i driftsfasen. Som avbøtende tiltak skal det bevares et skjermende vegetasjonsbelte sør for uttaksområdet. Vegetasjonsbeltet skal være minst 15 m bredt.

Det skal lages en anleggsveg inn ved profil ca. 9300, der vegen vil skjules fra vest i en naturlig terrengformasjon, og fra øst ved hjelp av vegetasjonsbeltet. Fjernvirkningen fra massetaket anses å bli liten i anleggsfasen.

Når massetaket ikke lengre drives skal såret i landskapet istandsettes. Det er utarbeidet en driftsplan i forbindelse med reguleringsplanen som viser prinsipper for istandsetting. Det skal i forbindelse med konkurransegrunnlaget utarbeides en mer detaljert driftsplan med en etappevis uttaksplan og en istandsettingsplan i tråd med Direktoratet for mineralforvaltnings driftsplanveileder. Man skal vektlegge revegetering med eksisterende frøbankjord, og at terrenget skal ha naturlige overganger mot eksisterende terreng. Riktig istandsetting vil føre til at massetaket ikke vil framstå som et negativt landskapsinngrep etter endt drift.

Andre endringer i landskapsbildet

Midlertidig deponi Vårmoen

I området ved profil 9400 skal det etableres et midlertidig deponi i et myrområde. Myrmassene graves bort og toppmasser samt dypereliggende masser sidelagres hver for seg. Deponiet benyttes til lagring av steinmasser. Under drift av det midlertidige deponiet vil nærvirkningen av inngrepet være negativt for landskapsbildet. Det er likevel ingen boliger i området som vil få direkte utsyn til området. Etter endt drift skal området istandsettes til naturmark. Det skal i forbindelse med konkurransegrunnlaget utarbeides en istandsettingsplan for det midlertidige deponiet. Istandsettingsplanen skal sørge for at det midlertidige deponiet ikke får negative konsekvenser for landskapsbildet etter endt drift.

Skjæring

Mellom profil 9400–10220 vil dagens skjæring bli spesielt mye høyere og lengre enn den er i dag. Endringen vil ha en negativ konsekvens for landskapsbildet og reiseopplevelsen.

Kjettingplass sørøst for Vårmoen

Dagens kjettingplass ved profil 10970 flyttes til profil 10100. Den nye kjettingplassen vil bli liggende på dagens veg, samtidig som ny E6 flyttes nordover i dette punktet. Her skal deler av dagens E6 nyttes som adkomstveg til hytte sør for E6. De deler av dagens veg som ikke skal brukes til dette formålet skal istandsettes. Området ved den gamle kjettingplassen skal istandsettes.

Kulvert

Det skal lages en kulvert ved profil 12050 som skal benyttes av både myke trafikanter og landbrukskjøretøy. Terrenget rundt kulverten skal tilpasses omgivelsene på best mulig måte.

Fururekke

Så mye som mulig av fururekken ved profil ca. 12950 skal bevares. Fururekken har ikke en stor naturverdi, men er et fint estetisk innslag langs strekningen.

Gang- og sykkelveg

Det vil komme en ny gang- og sykkelveg som vil strekke seg fra profil 12040 til 14280, nye inngrep og mer asfaltflater vil være negativt for landskapsbildet. Da den gamle vegen blir brukt som gang- og sykkelveg vil ikke gang- og sykkelvegen føre til nye inngrep i landskapet på nordsiden av vegen, kun på sørsiden. Gang- og sykkelvegen og E6 vil være adskilt. Arealet i mellom disse vil variere i bredde fra opptil 10 m til helt inntil vegen i områder med arealknapphet. Gang- og sykkelvegen vil knytte seg til en eksisterende adkomstveg i sør og en eksisterende

skogsveg i øst. Et mer sammenhengende vegnett for de myke trafikantene vil tilføre området en ny positiv verdi.

Stoppelomme vest for Skardelva bru

Dagens stopplomme ved Skardelva bru (profil 15500) skal opprettholdes og videreutvikles. Stopplommen vil med enkle tiltak kunne styrke reiseopplevelsen langs traseen. Stopplommen skal utformes enkelt og funksjonell og i harmoni med landskapet. Utformingen skal følge prinsippene om universell utforming.

Generelle avbøtende tiltak

Fjellskjæringer:

Flere steder vil fjellskjæringene bli høyere og lengre enn i dag. For å unngå en stiv og kunstig form skal det legges til rette for variasjon i fjellskjæringene. Der forholdene ligger til rette for det skal det brukes et åpent profil som gir rom for tilbakefylling. I hovedsak skal det sprenges med helning 10:1. Der det vil komme lavt berg (fjellskjæringer som ville bli lavere enn 2 m) skal fjellkjæringen tilbakefylles og revegeteres, slik at det unngås visuelle sår i terrenget.

Prinsipp for lav fjellskjæring - tilbakefylling og revegetering

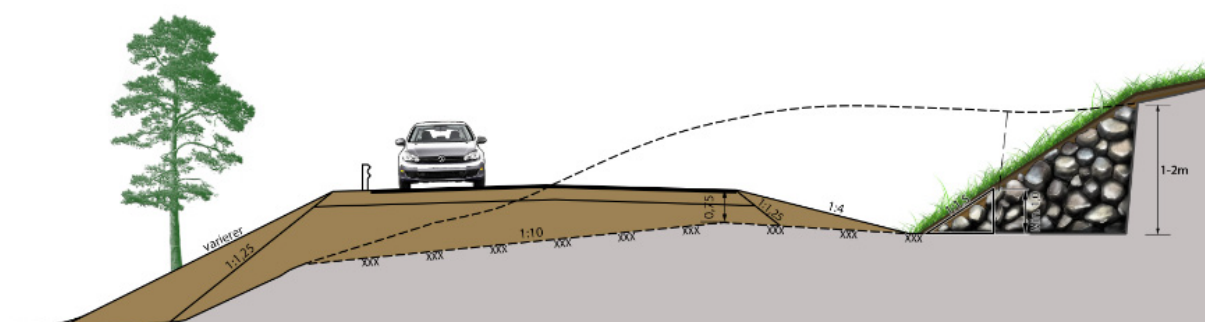


Fig. 20 viser prinsippskisse for tilbakefylling og revegetering ved lav fjellskjæring.

Fyllinger:

Hovedprinsippet er at alle fyllingsskråninger skal ha maksimum helning 1:2, minimum 1:4 ved arealknapphet, innenfor sikkerhetssonen i fallende terreng. I stigende terreng skal jordskjæring generelt møte eksisterende terreng raskest mulig. Det vil si en helning 1:2–1:3 fra grøftebunn og ut. Fyllingene skal ha en naturlig form med god avslutning mot eksisterende terreng. Fyllingsskråninger i jordbruksarealer skal som hovedprinsipp ha en helning på 1:8, maksimum 1:7.

Rekkverk:

Det skal tilstrebes gjennomgående likt rekkverk på hele strekningen. Dersom ikke alt rekkverk fra dagens anlegg skal byttes skal det fortsettes med w-skinne med trestolper. Hvis alt skal byttes skal rørrekkverk benyttes.

Utforming/ plassering av stikkrenner:

Plassering av inn- og utløpskonstruksjoner tilpasses etter forholdene på stedet. Røret skal ikke bli hengende i lufta og stikke ut fra terrenget.

Revegetering:

Som hovedprinsipp skal det naturlig revegeteres langs hele vegtraseen. Metoden vil sørge for at det nye landskapet vil få tilbake mest mulig av den variasjonen man finner i naturen rundt anlegget og at synligheten av veginngrepet med tiden vil viskes ut. Dersom det er behov for planting og tilsåing, skal det benyttes stedegne arter og lokale frøblandinger.

Rigg og marksikring:

I konkurransegrunnlaget skal det utarbeides en rigg- og marksikringsplan som avsetter tilstrekkelig areal til marksikring, massehåndtering, massedeponi og riggområder. Det skal i konkurransegrunnlaget utarbeides en istandsettingsplan for riggområdene.

Utforming og detaljering på stopplommer:

Detaljering med tanke på behov og oppholdskvaliteter utarbeides i forbindelse med konkurransegrunnlaget.

Utforming / plassering av belysning:

Belysning vil etableres langs gang- og sykkelveg og kjettingplass, fra profil 12250 – 14300. Det skal utarbeides belysningsplan i konkurransegrunnlaget. Belysningen skal være nøktern. Valg av armaturer skal ha slektskap med eksisterende.

Murer:

Dersom det skal benyttes murer i anlegget anbefales bruk av naturstein.

7.9 Nærmiljø/friluftsliv

Utbedringer av dagens veg vil komme innbyggerne til gode. Tiltaket tilrettelegger for en ca 2 km lang gang- og sykkelveg som kobles sammen med en kulvertløsning ved Toftåker. Kulverten dimensjoneres for landbrukskjøretøy og vil forbedre sikkerheten for trafikanter i området. Gang- og sykkelvegen vil bli felles adkomstveg for 7 boliger og minimere avkjørsler mot E6. Det avsettes areal til en utfartsparkering til Middagsteinen i samråd med kommunens ønske om dette.

7.10 Naturmangfold

Naturtyper

Tiltaket vil ikke påvirke utvalgte naturtyper, prioriterte arter, utvalgte kulturlandskap, verneområder eller nærområder til verneområder. Det er ikke gjort funn av arter som er regnet som truede eller sårbare på rødlista.

Det skal ikke gjøres noen nye store naturinngrep, så virkning av planen dreier seg om nedbygging av vegens kantareal. Vegens kantareal har enkelte steder et rikt mangfold av karplanter, og trær som vokser nært inntil vegen. Dette er areal som blir slått og ryddet årlig. Nedbygging av et slikt areal ansees ikke å være skadelig for naturmangfoldet i området.



Fig. 21 viser stedstypisk vegetasjon i området (foto: Lars Gade –Sørensen)

Vannmiljø

Vegen løper parallelt med den meanderende Takelva, men kommer ikke i berøring med denne. En rekke mindre bekker blir krysset langs strekningen. Disse ligger i dag som rør/stikkrenner under vegen. Utskifting av rør/stikkrenner vil ikke føre til en forverret situasjon for livsmiljøet i bekkene. Elva Øvre Olderbekken krysses, og her skal det bygges bru. Brua vil bli bygd med et spenn over elva, og uten brupilarer. Det antas derfor at brua ikke har negativ påvirkning på livet i elva.

Dyreliv

Støy fra vegen vil ha noe påvirkning på fauna av fugl og dyr, særlig støy fra anleggsarbeidet. Det kan være fare for å kjøre på elg langs strekningen. Strekninger med stor elgfare bør skiltes og det bør siktryddes langs vegens kanter.

Økologiske funksjoner og prosesser

Virkninger av planen på naturmangfoldet i området anses å være begrenset. Noe påvirkning vil skje som støy i planens influensområde, men dette antas ikke å være vesentlig.

Vurderinger av arealer til masseuttak og deponi

Masseuttak ved Vårmoen (Profil 8900 – 9400)

Det planlegges å ta ut steinmasser til vegformål fra en kolle ovenfor Vårmoen. Her finnes høy furuskog med innblanding av høyvokst bjørk, rogn og osp.

Undervegetasjonen består av bregner, lyng, mose, kråkefötter og skudd av mindre trær. Få karplanter ble observert på befaring juni 2015, noe som skyldes at det er tidlig i vekstsesongen. Det finnes mye tilsvarende areal med denne naturtypen langs strekningen, så det antas at et inngrep her ikke vil være negativt for naturmangfoldet i området.

Midertidig deponi ved Vårmo (profil 9400)

Myra befinner seg i sen gjengroingsfase, og har et fast dekke. Det vokser lav bjørk på store deler av myra. Langs kantene av myra er det svært vått og her vokser det vier. Av karplanter ble kun kvitlyng observert. Siden myra er i sen gjengroingsfase og har et fast dekke vil det være akseptabelt å bruke denne som deponi. Som avbøtende tiltak bør det legges ut duk oppå myra.

Midertidig deponi vest for Steinset (profil 15100)

Vegetasjonen i området består av høy bjørk og rogn. Undervegetasjonen består av bregner og stauder. Lite karplanter ble funnet her på i tidlig vekstsesong (juni). Skogfiol og ballblom ble påvist. Det finnes mye tilsvarende areal med denne naturtypen i området. Området er også preget av hogst. Samlet for naturmiljøet i området vil det være lite problematisk å ta i bruk dette området som deponi.

Vurdering etter Naturmangfoldloven § 8–12

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget

Kunnskap er i første rekke basert på feltarbeid 4.7.2014, 3.9.2014 og 6.11.2014. 16.06.15 Mange opplysninger har kommet fram gjennom kilder som Naturbase (miljødirektoratet), artskart (artsdatabanken) og bergrunnskart (NGU). Det har vært avholdt møte med Fylkesmannen i Troms for å få frem informasjon om naturverdier langs strekningen. Det har også vært avholdt møte med Norges vassdrag og energidirektorat (NVE) med tanke på inngrep i elv og bekker. Utredningen har vært basert på standard metodikk for verdisetting (DN-håndbok 11 og 13). Vurderingene

av virkningene på naturverdiene er basert på generell kunnskap om artene sine krav til livsmiljø og naturtypene sine viktige kilder til variasjon.

§ 9 Om føre-var-prinsippet

Vi anser kunnskapen om naturtyper, vegetasjon, pattedyr, vannmiljø og effekter av tiltaket i planområdet som god. Det er ikke sannsynlig at tiltaket vil medføre alvorlig skade på økosystem, naturtyper, vegetasjon, flora, landskap og geologi. Føre-var-prinsippet tillegges derfor ikke stor vekt i det videre arbeidet. Det bør likevel utøves varsomhet ved at nye arealinngrep reduseres så mye som mulig.

§10 Samlet belastning på naturmangfoldet i planområdet

Det finnes spredt bebyggelse langs hele strekningen, og området er preget av ferdsel fra mennesker. I tillegg har forsvaret et skytefelt, Mauken – Blåtind, i nærheten. Vegen, sammen med bebyggelse og skytefeltet, utgjør en belastning på naturmangfoldet i området. Utbedring av eksisterende veg vil føre til liten ekstra belastning, da nye inngrep har begrenset areal. Det er ikke kjent spesielle miljøer eller arter som med dette tiltaket får en vesentlig høyere eller kritisk belastning i utredningsområdet.

§ 11 Kostnader ved miljøforringelse

Statens vegvesen har tatt kostnadene med å fremskaffe kunnskap om naturmangfold langs strekningen. Videre vil det i tråd med vegvesenets retningslinjer bli utarbeidet ytre miljøplan, samt rigg og markssikringsplan, hvor forebyggende eller gjenopprettende tiltak vil fremgå. Statens vegvesen vil som tiltakshaver ta kostnader ved miljøforringelse.

§ 12 Om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Bestemmelsen går ut på å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet. Det legges vekt på at anlegget skal utføres med driftsmetoder og teknikk som minimerer terrenginngrep, utslipp eller andre uheldige effekter som kan føre til miljøforringelse eller negativ påvirkning på biologisk mangfold. Området skal tilsåes, og ved revegetering er det viktig å bruke stedegne masser og vegetasjon for å hindre introduksjon av fremmede arter.

7.11 Elver, bekker og krysningspunkt

Stikkrenner langs hele strekningen skal skiftes ut. Noen av disse vil få økt dimensjon for å få bedre flomkapasitet med hensyn til klimaendringer.

Nytt rør nedre Olderbekken (profil 7042)

Stålrøret til Nedre Olderbekken blir byttet ut pga. at røret blir for kort når veien blir breddeutvidet. Skjøting av gammelt stålrør er ikke aktuelt da korrugerte stålrør ikke er lov å bruke i dag. Nytt rør blir av plast. Plastrør har mye bedre vanngjennomløpskapasitet pga. lavere friksjon enn betongrør. Det fører til at flomkapasiteten til et plastrør med samme dimensjon som et betongrør blir mye større.

Ny bro Olderbekken (profil 8460)

Stålrøret til Olderbekken kan ikke skiftes med plastrør slik som Nedre Olderbekken. Det er i hovedsak på grunn av den store vannføringen i Olderbekken, en får ikke så store plastrør som det som ligger der i dag. Betongkulvert en mulighet, men av naturhensyn vil bru være en bedre løsning. Dette gjør at det anbefales ei bru på 15–20 m i plasstøpt etterspent betong.

Flomsituasjon

Vanngjennomløpskapasiteten til nytt rør og ny bru vil blir dimensjonert med hensyn til en flom med returperiode på 200 år, der det også er tatt hensyn til klimaendringene ved å benytte en justeringsfaktor. Det vil bedre kapasitet enn det er på det nåværende tidspunkt. Lysåpningen under foreslått bruløsning, vil ha en gjennomstrømningskapasitet på 103 m³/s, altså ca. 3 ganger flomberegningen. Det må likevel tas forbehold om tykkelse på overbygningen av brua, høyde på vegfylling og helning på elva. Dette må detaljprosjekteres til byggeplan for endelig å avgjøre lengden på brua.

Jordbruksundergang Toftaker (profil 12045)

Det planlegges for en undergangskulvert på profil 12045 for krysning av E6 for jordbrukskjøretøy. Tiltaket vil fjerne et potensielt ulykkespunkt. Utforming av kulverten tar utgangspunkt i Håndbok N400 pkt. 4.2.5 og Håndbok N100 pkt. F.4. Innvendig fri høyde vil blir på 4,2 m, totalhøyde byggegrop på 6–7 m, se illustrasjon under.

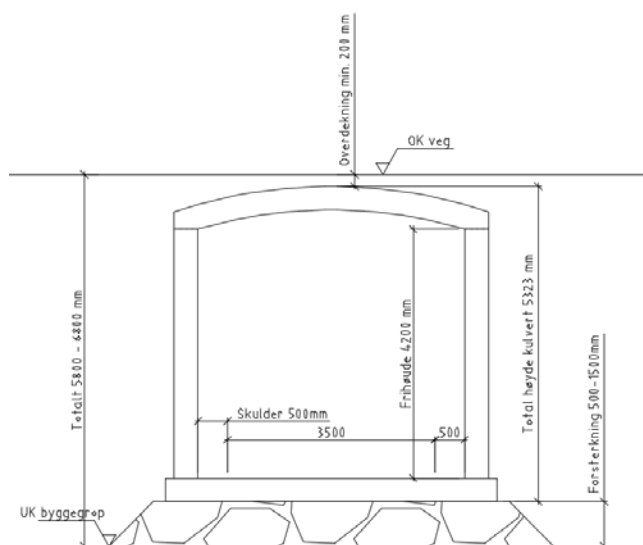


Fig. 22 viser prinsippskisse for kulvert med innvendig fri høyde på 4,2 m, totalhøyde byggegrop på 6–7 m

På sørsiden av vegen er det myr, som kan bety at byggegrop og ferdig kulvert kan ligge lavere enn grunnvannsstanden. For å redusere høyden på konstruksjonen kan stålørskulvert, ofte omtalt som «Svalbardrør» være et alternativ til en plasstøpt betongkulvert. Fundamentering av en slik type kulvert, kan legges noe høyere i fyllingen enn tilsvarende for plasstøpt kulvert, da det kan fundamenteres med korrugerte stålplater.

7.12 Kulturmiljø

Det er kjent tre kulturminner innenfor eller i umiddelbar nærhet til skissert vegløsning. I tillegg er et funnsted innenfor forventet arealdisponering, og en nærliggende fredet bygning vurderes til ikke å bli berørt av tiltaket.

Nestefossen

Omtrent der kraftlinjen krysser eksisterende veg ved Nestefossen, ligger det to tjæremiler, i Askeladden ca. 30–40 meter nord for eksisterende veg (se figur 23). Dette er kulturminner fra nyere tid som ikke er fredet. Fylkeskommunens kulturminneforvaltning ser helst at disse kulturminnene bevares for ettertiden, og markinngrep som kan skade eller ødelegge tjæremilene må avklares med dem. Kulturminnene ligger i umiddelbar nærhet til skissert vegløsning. Etter merknad fra kulturetaten i Troms fylkeskommune legges det inn en hensynssone for kulturmiljø i dette området. Se plankart og bestemmelser angående dette.

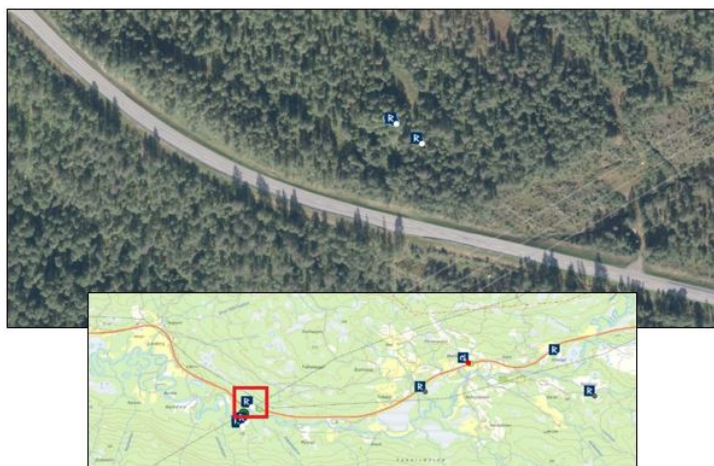


Fig. 23: Nestefossen. Tjæremiler nord for eksisterende veg.

Bjørkli

Ved Bjørkli ligger et funnsted for et sverd eller en bajonett av jern, og stammer sannsynligvis fra vakthold på 1700-tallet. Funnet ble gjort tidlig på sekstitallet i forbindelse med tomtegraving. Funnet er et løsfunn utenfor kontekst, og området er ikke fredet (se figur 24). Funnet indikerer imidlertid at det her kan være potensiale for flere funn fra samme tidsperiode. Det ligger også en fredet bygning ved Bjørkli, i Askeladden ca. 75 meter nord for eksisterende veg (se figur 24). Dette er en stor rødmalt fjøs med årstallet «1885» innskrevet overfor låvedørene. Denne ligger ikke i umiddelbar nærhet til tiltaket, og vil ikke bli berørt.

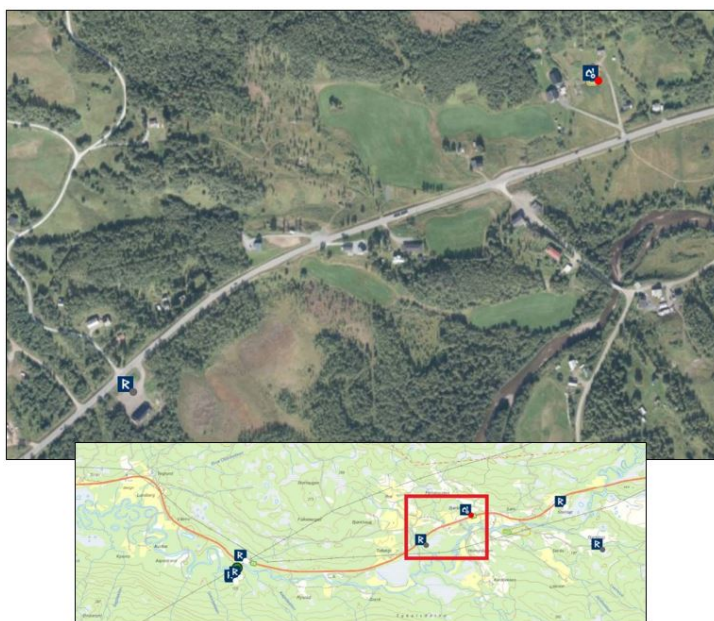


Fig. 24: Bjørkli. Funnsted i sørvest, vernet bygning i nordøst.

Steinset

På Steinset, ca. 600 meter vest for Skardelvbrua, ligger en stor, jordfast stein med en mulig ristning. Linjene i steinen er utydelige og kan være naturlige, men steinen er registrert som et kulturminne under tvil. Steinen ligger i Askeladden ca. 30–40 meter sørøst for eksisterende veg (se figur 25), og blir sannsynligvis ikke berørt av tiltaket. Kulturminnet er usikkert og ikke fredet. Markinngrep som kan skade eller ødelegge steinen må avklares med fylkeskommunens kulturminneforvaltning.



Fig. 25: Steinset. Mulig ristning i jordfast stein.

7.12 Naturressurser

Jordbruk

Ved Olderbekken bru blir det etablert ny bru nedstrøms den gamle, dette vil medføre inngrep i jorbruksareal. Gammel br (rør) skal fjernes. Det legges derfor opp til at gammelt vegareal tilbakeføres til jordbruksareal. Vegskråning skal slakes ut til helning 1:8 og tilsås slik at arealet kan dyrkes relativt tett opp til veg. I øvre Takelvdal vil flytting av veglinja mot sør ta noe av jordbruksarealet. For å minimere inngrepet skal mest mulig av vegskråningen tilbakeføres til jordbruksareal også her.

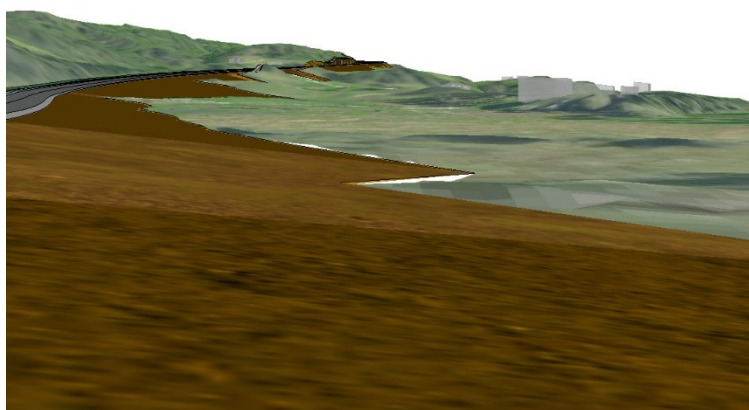


Fig. 26 Utsnitt fa modell, viser prinsipp for tilsåing i helning 1:8

Reindrift

Det har vært møter med reinbeitedistriktet og Fylkesmannen og det stilles ikke formelle krav til utredninger av reindriftsinteresser for delstrekning 1.

Reindriftnæringen ser nytten i å få jevnet ut sideterreng og fjerne rekkverk i områdene, spesielt der det er trekkleier og flyttleier. Sikkerhetsgjerde skal vurderes der det etableres bratte skjæringer for å lede dyra utenom. Reinbeitedistriktet ønsker videre tett dialog med SVV/entreprenør før oppstart av anleggsarbeid og under anleggsarbeid dersom dette foregår i vinterhalvåret. Anleggsarbeidet kan gjennomføres på ulike strekk til ulik tid, og reinbeitedistriktet skal holdes løpende orientert om dette.

Drivverdige fjell- og løsmasseforekomster

Det er ikke kartlagt drivverdige fjell- og løsmasseforekomster innenfor planområdet.

7.13 Støy

Støyberegningen viser at 21 boliger ligger innenfor rød støysone. De fleste av disse er bolighus noen er fritidsboliger. I tillegg ligger det en del boliger i gul støysone (vurderingssone). Støymodellen viser at de fleste av boligene i gul støysone enten får redusert støy, eller beholder dagens støynivå etter vegutbedringstiltak, noen boliger for økt støy i gul støysone. Et tiltak som medvirker til nedsatt støy er at det fjernes en del bergknauser som i dag reflekterer støyen tilbake. Det settes i plankartet av areal til å lage støyskjermingstiltak (tillates innenfor alt areal som er avsatt til offentlig formål). Det må i forbindelse med konkurransegrunnlaget gjøres en nærmere prosjektering av aktuelle tiltak, og det vil bli dialog med berørte parter.



Fig. 27 viser utsnitt fra støyberegningsskart (se vedlegg 3 illustrasjonshefte for mer)

7.14 Grunnforhold – utfordringer ved omlegging av veg og/eller breddeutvidelse

Ved bygging av veg og breddeutvidelser over løsmasser er det stedvis behov for masseutskiftninger som medfører behov for å stenge ett kjørefelt eller anlegge interimsveg i anleggsfasen. I henhold til byggeherreforskriften skal det for dette arbeidet lages byggherrens HMS-plan. Ved utførelse av arbeidet må en ta hensyn til fare for utglidinger. Det kreves at alt fyllingsarbeid blir utført i henhold til planene og geoteknisk vurderingsnotat nr. 2014041399–60. Midlertidige massedeponi skal være avklart med geoteknisk sakkyndige og byggeleder. Graveskråninger skal ikke utføres brattere enn angitt i tegningene. Det skal i prosessen med utarbeidelse av konkurransegrunnlaget gjøres vurderinger av stabilitet på interimsveger/ innsnevring av eksisterende veg som ligger nær midlertidige graveskråninger.

7.15 Fjellskjæringer – utfordringer ved omlegging av veg og/eller breddeutvidelse

Arbeidet med fjellskjæringene vil bestå av utvidelse av dagens skjæringer. Hovedutfordringen med arbeidene ligger i at det skal utføres sprengningsarbeid langs en trafikkert veg. Det er derfor viktig med god planlegging av anleggsarbeidene slik at man sikrer trygg gjennomgang for trafikken i anleggsfasen.

7.16 Massehåndtering

Asfalt fra eksisterende veg gjenbrukes, men legges i midlertidig deponi for bearbeiding/lagring. Toppmasser med vegetasjonsdekke skaves av og mellomagres innenfor LNF-områder før de brukes til revegetering av fyllinger og skrånninger. Berg fra ny skjæring ved Vårmoen er planlagt benyttet til forsterkningslag av pukk. Overskuddsmasser fra masseutskiftninger og skjæringer legges i midlertidige deponier ved Vårmoen og øst for Steinset.

7.17 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

Risikobilde sier noen om uønskede hendelser i forhold til sannsynlighet og konsekvens av hendelsen. I riskomatrisen for liv og helse er det avdekket noen hendelser i oransje og gul kategori (tiltak skal vurderes/tiltak bør vurderes). Men det er ikke avdekket noen hendelser i rød kategori (tiltak nødvendig).

Deler av strekningen har mye utforkjøringer og påkjørsler bakfra. Anbefalte risikoreducerende tiltak er at det tilrettelegges for egnet sted for hastighetskontroll, og om mulig for landbruksundergang ved gård i drift.

Reguleringsplanen legger til rette for kontrollplass på strekningen. Det tilrettelegges også for en kulvertløsning for landbrukskjøretøy og gående/syklende ved Toftåker.

For å unngå negativ påvirkning av naturmiljø vises det til tiltak som naturlig revegetering med stedegne masser jfr anbefalinger i rapport «Naturmiljø E6 Olsborg –Heia». For å unngå setnings- og stabilitetsproblemer vises det til at man må følge opp «Geoteknisk vurderingsnotat E6 for delstrekning1.

Reguleringsbestemmelser sikrer krav til istandsettingsplan for berørt LNFR området. Det er videre stilt krav i reguleringsbestemmelser til at geotekniske vurderinger følges opp.

RISIKOMATRISJE LIV OG HELSE (Historisk 1977 – 2012)				
FREKVENNS KONSEKVENNS	LETTERE SKADD	HARDT SKADD	DREPT	FLERE DREPTE
SVÆRT OFTE MINST 1 GANG PR ÅR	Utforkjøring			
OFTE MELLOM HVERT 2-10 ÅR	Påkjørsel bakfra Påkjørsel bakfra Utforkjøring Påkjørsel myk trafikanter Påkjørsel myk trafikanter Kryss/avkjørsel/annet Kryss/avkjørsel/annet	Utforkjøring Utforkjøring		
SJELDEN MELLOM HVERT 10-30 ÅR	Moteulykke	Påkjørsel bakfra Påkjørsel bakfra Moteulykke Moteulykke Påkjørsel myk trafikanter		
SVÆRT SJELDEN SJELDNERE ENN HVERT 30 ÅR	Moteulykke	Påkjørsel myk trafikanter	Moteulykke	

Fig 28 viser historiske politiregistrerte personskadeulykker på strekningen.

9 Gjennomføring av forslag til plan

9.1 Framdrift og finansiering

Det planlegges oppstart i juni 2016 med avslutning i september 2017.

Finansiering ut fra NTP 2014–2023 med handlingsprogram 2014–2017.

9.2 Utbyggingsrekkefølge

Utbygginga starter ved Solør og avsluttes ved Skardelva.

9.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Det vil bli stedsvis behov for å stenge ett kjørefelt eller anlegge interimsveg i anleggsfasen pga. grunnarbeider. Det legges opp til mindre strekningsvise utbyggingsetapper, der det ikke jobbes på mer enn 3 områder samtidig.

Hastigheten skiltes ned til 50 km/t. Det benyttes ledebil. Ved profilnr. 8420 bygges ny bru nedstrøms eksisterende kulvert. Her skal eksisterende veg benyttes i anleggsperioden.

9.4 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)– og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen

En Ytre Miljøplan (YM-plan) skal beskrive prosjektets utfordringer knyttet til ytre miljø og hvordan disse skal ivaretas. Dette er i hovedsak et dokument for byggherren som skal ivareta miljøtema i forhold til lover og forskrifter. Planen skal være både grunnlag for prosjektering og konkurranse, og en oppsummering/vedlegg til sluttkontrakt. Statens vegvesen sin håndbok 151 "*Styring av utbygging-, drifts- og vedlikeholdsprosjekt*" setter krav om at det skal utarbeides en Ytre Miljøplan på alle prosjekt.

Særskilte miljøutfordringer for delstrekning Solør–Skardelva er:

- Støv og støy knyttet til sprenging og knusing
- Fare for nedfall av steinblokker ved transport og tipping av masser
- Forurensing av slam, diesel, olje til vann og grunn der masseuttak etableres

I tabellen nedenfor er det opplistet spesielle miljøutfordringer som skal arbeides videre med i YM-plan.

Tabell 1 Innspill til YM-plan:

Tema	Problemstillinger/vurderinger
Støy	• Støy i anleggsfasen og ved uttak av masser i midlertidig massedeponi.

	- Før start av bygge- og anleggsarbeidet skal det være vurdert og gjennomført tiltak for å redusere ulempene med støy fra anleggsarbeidet. - Støygrenser og varslingsplikt som fastsatt i Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442 gjøres gjeldende.
Vibrasjoner	Det skal gjennomføres bygningsbesiktigelse i en radius på 100 m før sprengningsarbeid
Luftforurensning	Før start av bygge- og anleggsarbeidet skal det være vurdert og gjennomført tiltak for å redusere ulempene med støv fra anleggsarbeidet.
Forurensning av jord og vann	Vannledninger og brønner som berøres av tiltaket skal merkes og hensyntas. Der det skal foregå midlertidig masseuttak, må det lages oppsamlingsanordninger for slam, diesel og olje.
Landskap	
Nærmiljø og friluftsliv	
Naturmiljø	Interimsveger skal ikke legges på myr der dette kan unngås.
Vassdrag og Strandsone	Det skal gjøres minst mulig inngrep i kantsone til Nedre Olderbekken.
Kulturminne og kulturmiljø	Dersom det under anleggsarbeidet oppdages gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, skal arbeidet stanses omgående og beskjed gis til Sametinget og Troms fylkeskommune, jf. kulturminneloven § 8 andre ledd.
Naturressurser	Matjord som fjernes skal lagres separat for å kunne benyttes ved istandsetting av landbruksareal. Reinbeitedistriktet skal alltid informeres før sprengningsarbeid skal utføres
Energiforbruk	
Materialvalg og avfallshåndtering	

10 Sammendrag av merknader

Det kom inn 20 merknader innen fristen 15.november 2015.

1) Per Arne Larsen, 19/19, 6. oktober 15

Reagerer på at det ikke er tegnet inn busslommer ved 8100, har en på hver side av veien i dag. Har barn i skolealder som ikke trygt kan ferdes langs høytrafikkert E6. Ber at Vegvesenet vurderer gang- og sykkelsti mellom Solør–Vårmo pga befolkningsøkning samt bedre muligheter for rekreasjon.

Kommentar:

Merknad tas delvis til følge

Tosidig busslomme reguleres inn her, men plassering justeres noe i henhold til siktkrav.

Potensialet for gående og syklende vurderes lavere enn kravet for bygging av GS-veg, og denne kostnaden kan derfor ikke forsvares. Som avbøtende tiltak skal det bygges utvidet skulder (1,5 m) på begge sider av vegen i profil 6800 – 9200. Det skal tilrettelegges for ensidig belysning på strekningen med utvidet skulder.

2) Are Andreassen, eiendom 20/13, 22. oktober 15

Mener antall husstander som vil være tilknyttet ny gang/sykkelveg ved Toftåker er høyere enn angitt. Flere boliger som ikke grenser mot E6 men ligger langs gårdsveier og har ikke blitt telt med på nordsiden av E6. Vegvesenet har telt 7 husstander som vil være tilknyttet, men det er 17 (inkl. fritidsboliger, hytter og et felt hvor det er lagt opp til fremtidige hustomter).

Kommentar: Merknad tas til orientering

Boliger der det er krav til regulering regnes ikke inn før de er regulert, det gjelder areal avsatt til B6 i kommuneplanens arealdel for Målselv vedtatt 13.12.12.

Fritidsboliger som vises til antas å generere lite døgntrafikk på ny g/s veg.

3) Mattilsynet, 28. oktober 15

Vedrørende forskrift om vannforsyning/drikkevann, viser til paragraf 1,2 og 4. Har ikke oversikt over alle private vannverk i området, positiv til at Vegvesenet er i kontakt med berørte parter. Legger til grunn at hensynet til private drikkevannsforsyninger blir ivaretatt ved oppgradering av veistrekningen. Stiller seg til rådighet for spørsmål.

Kommentar:

Merknad tas til orientering.

Følges opp i neste planfase med konkurransegrunnlaget (byggeplan er det samme som konkurransegrunnlaget)

4) Fylkesmannen i Troms (FM), 3. november 15

Fm har ingen innsigelser til SVV sitt planutkast, kun anbefalinger.

FM Forutsetter:

- 1) Hensyn til flytt- og trekkveger reindrift og tilrettelegging for framtidig bruk blir ivaretatt, ledegjerder vurderes. Tett kontakt med reinbeitedistriktet er viktig gjelder også for anleggsperioden.
- 2) At alle boliger/fritidsboliger i rød sone omfattes av avbøtende støytiltak – har funnet 4 ytterligere boliger/fritidsboliger som har 65 dB, samt at det er mist tre boliger/fritidsboliger med økning på 3db som bør tilbys støyskjermingstiltak
- 3) FM ber om at fremtidige reguleringsplaner prosjekterer inn avbøtende støyskjermingstiltak slik at arealbruk kan fastslås enda mer nøyaktig i denne fasen.
- 4) FM ber om at eksisterende avkjørsler til dyrket mark/skogsmark ivaretas eller legges om i samtale med grunneier.

Kommentar:

Merknad ang støy tas til følge og de andre merknadene tas til etterretning.

Det skal tilrettelegges for ledegjerder og områder uten rekkverk innenfor hensynssone reindrift. Tett kontakt med reindriftnæringa vil bli oppretthold i utbyggingsfase.

Støykart er oppdatert, og alle boliger med dB på 65 ligger nå i rød støysone. Alle boliger i rød støysone skal tilbys støyskjerming. I gul vurderingssone skal alle boliger som har fått økt støy tilbys støyskjerming.

Eksisterende markavkjørsler opprettholdes der mulig, noen må flyttes for å ivareta siktkrav

5) Nils Magne Løvmo, 4. november 15

Er bonde på Kaldbekken, har dyrka mark på nordsiden av E6, 13350 – 13450.

Ser at det ikke er inntegnet mulighet for å krysse E6 ved krysset i Kaldbekken slik det er pr. dagsdato, utenom å kjøre innom busslommer.

Ber om å få flyttet busslommen på nordsiden av E6 litt vest slik at han og hytteeieren kan kjøre rett inn på veien til hytte og marka.

Kommentar:

Merknad tas til følge.

Det legges inn en avkjørsel på nordsida av E6 i samme profilnummer som avkjørsel Kaldbekken. Dette for at landbrukskjøretøy kan krysse E6 og g/s-veg raskt.

Plassering av busslomme på nordsida justeres.

6) Geir Johan Bjørklund, 20/16, 4. november 15

Har i dag en avkjøring til jordene på sørsiden av E6 (13550) som ikke er tegnet inn på de nye planene. Må ha denne for tilgang til jordene for drenering og bruk av jordoverflatene.

Busslomma ved 13350–13450 på nordsida må flyttes rett ovenfor avkjøringa til Kaldbekken og huset på nordsiden av E6. Stor trafikk om sommeren av landbrukskjøretøy fra Kaldbekken til jordene på nordsida av E6, opp avkjøringa fra huset på nordsida av E6. Hvis ikke må bonden først svinge østover på E6, for så å kjøre inn på busslomma og gangveien. Bes om at busslommen flyttes 50 m vestover for å lette trafikken. I området 12750–12830 mister Takelvdal Grendelag deler av parkeringsplassen da veien kommer nærmere. Ber om at Vegvesenet kjøper parsell av Rolf Høyvang for å etablere ny parkering mot bekken.

Kommentar:

Merknad tas delvis til følge.

Det legges inn en avkjørsel på nordsida av E6 i samme profilnummer som avkjørsel Kaldbekken. Dette for at landbrukskjøretøy kan krysse E6 og GS-veg raskt.

Plassering av busslomme på nordside justeres.

Det reguleres inn et område vest for grendehuset for å opparbeide parkeringsareal tilsvarende det areal som forsvinner ved utvidelse av E6.

7) Troms Fylkeskommune, Kulturetaten, 9. november 15

Arkeologisk uttalelse etter befaring: Kun en av tjæremilene ved Nestefossen klassifiseres som tjæremile, den andre mest sannsynlig masseuttak fra senere tid. Tjæremilen (ASKID156191) målt inn, fornøyd med at SVV har disse med i planen. Ber om at kulturminnet i planen avsettes som hensyn sone c) vern av kulturminner, og at det utarbeides bestemmelser som sier at skadelig markinngrep for disse på avklares med Troms Fylkeskommune.

Kommentar:

Merknad tas til følge. Hensynssone for kulturmiljø reguleres inn i det området der Kulturetaten ber om det. Det informeres om at hensynssonen overlapper hensynssone for reindrift som ligger i kommuneplanens arealdel og er videreført i gjeldende reguleringsplan

8) Vigdis Marie Larsen, 19/15, 10. november 15

Utbedring av vegen vil gjøre stort inngrep i eiendom, uthus og bolig + ikke oppfylle minstekravet iht. plan- og bygningsloven og vegloven.

Bolig vil ikke kunne benyttes på en tilfredsstillende og forsvarlig måte, ber SVV redegjøre for det sikkerhetsmessige aspektet ved å legge en Europaveg så tett en tomt. Uakseptabelt, krever at SVV kommer i dialog.

Gjør oppmerksom på at uthus mangler på kartet.

Kommentar: Merknad tas til orientering. Minstekravet om byggegrense gjelder når man regulerer inn nye boliger. I dette tilfellet ligger her en eldre bolig/hytte og en veg allerede. Vi regulerer ikke inn nye boliger.

Se for øvrig svar i merknad nr. 19

9) Øystein Solør, 19/20, 11. november 15

Profil 7000: Vil ikke ha veglinjen nærmere huset slik det er i planforslaget. Allerede kun 15 m fra hus til veg. Støyproblemet vil bli større, og det blir ikke plass til støyskjerming. Støv av veg og salting vil bli et enda større problem. Snøbrøyting fra E6 vil komme faretruende nært på hus og inn på gårds plass/parkering.

Plassen mellom garasje og veg blir vesentlig mindre. Garasjen plassert feil på SVV kart. Sikkerhetsmessig skummelt med is/stein som blir kastet fra brøytebil og utforkjøring. Sist utforkjøring føyk bilen gjennom hagen. Neste gang nå kan det bli gjennom stua.

Ber om at vegen utvides heller til andre siden, hvor grunnen er udyrket mark, så ikke noe problem med grunnerverv.

Ber om at busslommet ikke fjernes. Er en voksende familie som venter barn nr. 2. Er en familie på 19/9 og. Vil at denne skal være på sørlige side av vegen, så barna ikke må krysse E6. Avkjøringen som skal flyttes vil gå rett over vannledningen til 19/9. Eksisterende avkjøring feil på SVV kart (25 m for langt sør). Ber om at ny avkjøring tilpasses lastebil som brukes til jobb. Deltar gjerne på eventuell befaringsplan.

Kommentar:

Merknad tas til følge. Veglinja justeres slik at breddeutvidelsen gjøres mot nord. Avstanden fra bolighus til vegkant vil dermed bli minst like stor som dagens situasjon.

Busslommer opprettholdes på begge sider av veg, men må justeres noe i retning Olsborg pga siktkrav.

Avkjørsel til eiendommen dimensjoneres for lastebil, men selve avkjørselen må flyttes for å oppnå siktkrav i avkjørsel.

10) Åge Arntzen, 20/2, 12. november 15

Ang. støy og innsyn: bolighus ligger mellom profil 13200–13250, veien vil ifølge planen komme nærmere enn i dag

Vil ikke ha en høy fysisk skjerming som ødelegger utsikten, ber om å få isolert veier og tak + støydempende vinduer. Blir fullt innsyn til stue, kjøkken, bad og soverom fra vei – ber om innsynsskjerming (som ikke ødelegger for utsikten)

Kommentar:

Merknad tas til orientering. Støyskjermingstiltak vil følges opp i konkurransegrunnlaget (byggeplanen).

11) Are Andreassen (merknad 2), 20/13, 12. november

1) Ber om mulighet for adkomst med traktor sørsiden av E6, 20/13

Adkomst i dag ved avkjøring profil 13050 til jordet. Vegplanleggers ide om en 'skogsvei' parallelt med E6 fra avkjøringen til grendehuset på profil 12850

best/enklest – må ha litt avstand slik at brøytesnø fra E6 ikke fyller den igjen

Vil også bedre adkomst for gårdbrukeren som høster der hvis den legges frem til kanten av jordet som er på eiendommen.

2) Ang. busslommer: Kommunal vei til Roli som starter på profil 12800 på motsatt side av grendehuset er over en km lang – beboere får en lang vei busstopp ved dagens plassering. Skolebarn i 1. klasse på gården Roli (i enden av vegen) + ungdomsskole- og vgs elever langs denne strekningen. I dag 7 boliger og 3 fritidsboliger langs vegen. Vil ha busslomme mellom g/s og E6 ved den planlagte tilkoblingen til E6 + en på sørsiden av E6 ved avkjøring til grendehuset. Vest for den kommunale vegen er det en privat vei til gården Paulsen med 2 bolighus ca 600 m fra E6 + en fritidsbolig langs samme strekning. Vil nyte godt av busslommen her. Ber om busstopp i avkjøringen på sørsiden mtp. traktor med mye utstyr.

Kommentar:

Merknad 1 tas til følge, men avkjørsel tilrettelegges fra E6 der det kan tillates utfra siktkrav og rekkverkskrav

Merknad 2 tas til etterretning. Bussholdeplasser er nå justert iht hvor man kan etablere disse iht krav.

Ang merkn 1. Gjeldende reguleringsplanen medfører at dagens adkomst til den parsellen av gnr. 20, bnr. 13 som ligger sør for E6 stenges. Ønsket avkjørsel direkte fra E6 kan ikke forsvares på grunn av krav til rekkverk i dette området. Ny adkomst til denne parsellen sikres ved at det tilrettelegges for kjøreadkomst fra gnr. 20, bnr. 31 (Grendehuset). Det tillates opparbeidet kjøreadkomst til utmark innenfor areal avsatt til L6. Detaljer ang utforming løses ikke i reguleringsplanen, men må løses i privatrettslig avtale.

Tosidig bussholdeplass opprettes i tilknytning til Takelvdal grendehus/ Roligveien.

12) Odd-Ivar Stenseth, 20/30, 12. november

- 1) Profil 13690: Har en avkjøring på motsatt side av E6 (nordsiden) som brukes som adkomst til eiendommen for å hente brensel, og som vintervei til hytta opp i lia. Denne blir nå blokkert av rekkverk mellom vei og g/s veg. Ber om mulighet for 'passasje'. Vil også gi adgang til g/s veg uten å måtte gå langs E6. Har også en gammel garasje/lagerbygg som står ca. 20 m fra E6 som ikke er tegnet inn på kartet.
- 2) Ber om å bli kontaktet ang. støyproblematikk, også på vegne av foreldre på 20/42, profil 14970 (rød sone).

Kommentar:

Merknad 1 ang direkte adkomst kan ikke tas til følge, men alternativ adkomst blir ved profil 13550

Merknad 2 tas til orientering og vil følges opp

- 1) *Det kan ikke lages åpning i rekkverket her, da rekkverket bør avsluttes på rett veglinje. Dette er ekstra viktig på en slik spesielt utsatt plass med stor stigning og kurve, og vi mener den mest trafikksikre løsningen er å ha rekkverk gjennomgående her. Alternativ adkomst er ved profil 13550. Garasje/lagerbygg vil ikke bli berørt.*
- 2) *Støytiltak vil følges opp i arbeid med konkurransegrunnlag (byggeplan). Ansvarlig for konkurransegrunnlaget vil ta kontakt.*

13) Reidulf og Anne Grete Sørli, 20/43, 12. november 15

Henviser til prat på folkemøte, var ikke klar over målestokken på kartet da. Husene nord-øst for dem på kartet er på plass, så bare ut som de var lengre unna. Veien deres til avkjørselen blir sperret av ny busslomme, og avkjørslene flyttet lengre nord. Foreslår at adkomst fra dem til ny avkjørsel legges som stiplet med rosa på kartet (**mellom profil 11450–11500**).

Kommentar:

Merknad tas til orientering.

Bussholdeplasser justeres, men må justeres motsatt retning enn det som foreslås her pga siktkrav. Adkomst til bolig blir ved profil ca 11470

14) Solveig Solør, 19/24, 12. november 15

Viser til samtale med vegplanlegger på folkemøte 3 november. Har oversendt skisse over forslag til justering av planforslaget. Gjelder mellom profil 6800–7750 – justering av veglinja litt mot sør og litt mot nord. Vil gi bedre sikt og trafiksikkerhet i avkjørsel profil 7610. Vil også bi bedre forhold for vegfarende og beboere i området da vegen vil komme litt lengre unna bolighusene. Håper SVV vil ta dette i betraktning, da utvidelse av vegen skal være til det bedre for all, jf. planbeskrivelsen.

Kommentar:

Merknad tas til orientering.

Veglinja justeres ca 1 m mot sør i pr 7600 i forhold til høringsforslaget. I dette området er grunnforhold og eksisterende vegkonstruksjon gode nok til at vegen kan breddeutvides, og det er dermed ikke mulig å flytte veglinja ytterligere.

Det er kontrollert at siktholdene for alle avkjørsler i planen vil innfri kravet for denne vegklassen (U–H2).

15) Kurt Kristiansen 19/14 og Olav Kjosmo, 13. november 15

Strekningen Solør–Vårmo:

- 1) Reagerer på manglende utbygging av g/s veg + belysning. 1,5 m vegskulder er for lite på vinteren da trafikken legger seg ut mot kantene, farlig for myke trafikanter. Bør det bygges g/s veg på denne strekningen.
- 2) Busslommene må ikke fjernes. Har barn som skal på skolen må gå inntil 700 m langs E6, hvor trafikken bare øker.
- 3) Strekningen må også belyses.

Kommentar:

Merknad 1 ang gang- og sykkelveg tas ikke til følge

Merknad 2 tas til orientering

Merknad 3 tas til følge

Potensialet for gående og syklende vurderes lavere enn kravet for bygging av GS-veg, og denne kostnaden kan derfor ikke forsvares. Som avbøtende tiltak skal det bygges utvidet skulder (1,5 m) på begge sider av vegen i profil 6800 – 9200.

Det reguleres inn bussholdeplasser mellom profil 6800 og 6900 og mellom profil 8000 og 8200. Belysning skal etableres ensidig på strekningen med utvidet skulder.

16) Erling Paulsen, 15. november 15

Ber om busslomme i området Takelvdal grendehus/tilknytning til kommunal veg Roligvegen. Roligvegen er over 1 km med 7 eneboliger og flere hytter langs vegen. Paulsenvegen har 2 eneboliger og planer for flere. 4 eneboliger i grenda rundt campingplassen, skoleunger både her og i Roligvegen. Mener byggekostnader for busslommer må være lave ifb at vegen utbedres uansett.

Kommentar:

Merknad tas til følge.

Tosidig bussholdeplass opprettes i tilknytning til Takelvdal grendehus/ Roligveien.

17) Kjell Stenseth på vegne av Takelvdal Grendelag, 15. november 15

Bemerket at uteområde på østsiden av grendehuset med benker og griller på plenen forsvinner ifbm at vegen kommer nærmere og at avkjøring med tilkomst går inn på dette område. Ber om at det blir opparbeidet et nytt uteområde på baksiden (sørsiden) av grendehuset, da vestsiden blir parkeringsplass.

Kommentar:

Merknad tas ikke til følge.

Det reguleres inn et areal på vestsiden av grendehuset som skal opparbeides til parkeringsplass for å erstatte arealet som forsvinner ved breddeutvidelse av E6. SVV kan ikke opparbeide nytt uteområde på sørsiden av grendehuset.

18) Astri og Viggo Larsen, 19/4, 15. november 15

På sørsiden av E6 ved Bergli gård er det 3 avkjøringer, 2 ved låven. Tidligere utvidelser av vegen har gjort at den er kommet nærmere låven. Sikten for å kjøre inn på vegen er for dårlig og med en utvidelse av vegen blir avkjøringene på begge sider uforsvarlig å bruke. Låvebrua som går mot vegen er ikke tegnet inn på kartet. Når

de skal laste inn noe med traktor og henger må de stå på vegen – ikke noe god løsning hvis den skal utvides.

Ber om å få en toveis busslomme på sørsiden av vegen så barnebarna som snart skal begynne på skolen slipper å krysse E6.

Har en tomt på nordsiden av vegen (19/18) som har blitt redusert ved tidligere vegutvidelse og mister nå såpass mye areal at den nok ikke kan selges. Vet ikke hva som skal gjøre, men noe må gjøres.

Kommentar:

Merknad tas til følge.

To innkjøringer til eiendommen stenges og en beholdes. Veglinja justeres nå så mye mot nord i forhold til høringsforslaget at tilkomst til /fra låven nå at adkomst til E6 er forsvarlig. Både landbrukskjøretøy og andre kjøretøy skal nå kun benytte en felles adkomst til E6. Som en konsekvens av å tilrettelegge for bruk av låven foreslås fritidsboligen innløst.

Bussholdeplasser blir regulert inn på begge sider av veg i dette området.

19) Vigdis Marie Larsen, 19/15, 14. november (merknad 2)

SVV har tidligere tatt en del av tomta til vegutvidelse, og nå blir tomta ødelagt med veg for nært huset. Uthuset på tomta som ikke er tegnet inn på kartet kommer i grøftekanten. Forlanger innløsning etter takst for fritidshuset pga de ulemper dette medfører.

Kommentar:

Merknad tas til følge.

Veglinja justeres mot nord og fritidsboligen må innløses

20) Vidar Solør, 19/3, 10. november 15

Fra 19/3 drives firma Måleselvkrans AS med store mobilkraner, semitrailer, samt annet utstyr. Utkjøring på E6 i dag er meget risikofyllt, spesielt nordover, pga kjøretøylengde på opp mot 20 m og saktegående fart. Har hatt flere nesten ulykker på sommerstid med biler i høy hastighet sørover samtidig som de krysser vegen. Ber om at vegen kun utvides på sørsiden (motsatt side av 19/20 og 19/24) – vil oppnå bedre sikt og øke sikkerheten. Også bedre mtp. støyproblemer, med å få veglinja lengre unna boligene på andre siden. Ikke noe problem med grunnerverv da 19/3 eier denne eiendommen og. Ber om at eksisterende markavkjørsler fortsatt finnes etter vegutvidelse.

Kommentar:

Merknad tas til orientering.

Veglinja justeres ca 1 m mot sør i forhold til høringsforslaget. I dette området er grunnforhold og eksisterende vegkonstruksjon gode nok til at vegen kun skal breddeutvides, og det er dermed ikke mulig å flytte veglinja ytterligere.

Det er kontrollert at siktforholdene for alle avkjørsler i planen vil innfri kravet for denne vegklassen (U–H2). Alle markavkjørsler er opprettholdt, selv om plassering er justert på de fleste. Det vil være en utmarksavkjørsel ved profil 7720

21) Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) datert 16.november 15

Ifølge plandokumentene er det ikke funnet kvikkleire eller masser med sprøbruddmaterialer, derfor ingen fare for kvikkleireskred eller problemer med områdestabilitet. Forutsetter at ved skiftningen fra stålrør til plastrør i bekker/mindre elever tas det hensyn slik at vassdragsmiljøet og kantsonen langs vassdrag ikke forringes. Rørene bør ikke legges slik at det blir vannstandssprang ved utløpet.

Positiv til bruløsning i Olderbekken så lenge byggingen skjer uten inngrep i vassdraget ved at brufundamentene plasseres godt inne på land. Bør ikke være påkrevd sikring av fundamenter eller pilarer i vassdrag.

Ingen merknader til flomfare/dimensjonering av rørene, skredfare, snøskred, steinsprang, flomskred eller sørpeskred.

Kommentar: merknad tas til orientering

Merknader etter 2. gangs høring (06.12.15 – 31.12.15)

Det kom inn tre merknader innen fristen 31.12.16, og en merknad etter fristen.

1) Fylkesmannen (FM) i Troms datert 09.12.15

FM har ingen merknader til de endringer som er gjort planforslaget

Kommentar: tas til etterretning

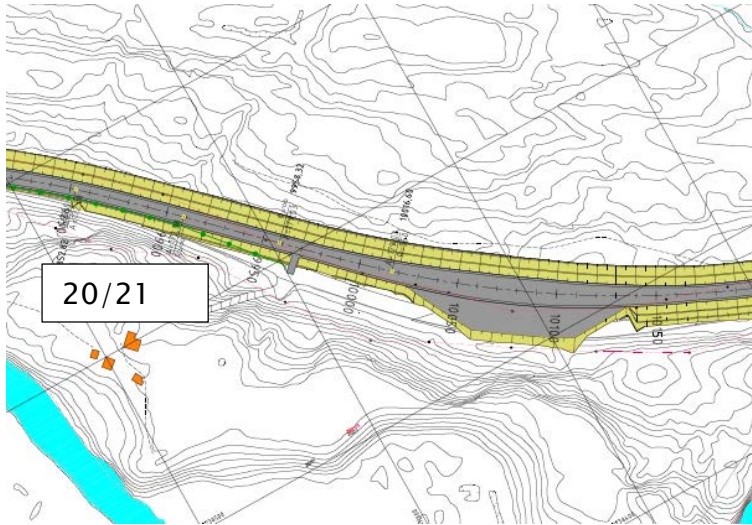
2) NVE datert 30.12.15

NVE har ingen merknader til de endringer som er gjort i planforslaget

Kommentar: tas til etterretning.

3) Kjetil Åsheim på vegne av Ingrid Marie Åsheim g/br nr 20/21, tlf 14.12.15

Påpeker at deres drikkevannsbrønn ligger innenfor areal avsatt til formål veggrunn. Etterspør om ny utmarksavkjørsel fra gårdsveg etablert av Statnett i 2015 (?) vil bli berørt.



Kommentar: merknad tas til orientering. Det som angår drikkevannsbrønn lokalisert nær veg følges opp i byggeplan. Nylig etablert utmarksavkjørsel som det vises til er ikke kartfestet, denne skal etter forklaring være etablert fra innkjørsel og parallelt med E6 (sørsiden av E6). Siden SVV ikke har fått kart som viser hvor denne utmarksvegen går, kan vi ikke si sikkert om vegfundament til ny E6 vil komme i berøring med denne. Denne utmarksavkjørselen har ikke og skal ikke ha adkomst til E6.

4) Øystein Solør g/br nr. 19/20 datert 01.01.16

Hjemmelshaver oppfatter at veglinja skal justeres lengre unna gnr.19/20, men etterspør om dette er lengre unna dagens E6 eller justert i forhold til første høringsutgave, da tilsendt kart ikke viser hvor ny veg kommer i forhold til hvor dagens veg går. Påpeker at dersom ny veg mot formodning kommer nærmere huset enn dagens veg vil de kreve huset utkjøpt. Bemerker videre at avkjøring flyttes en god del lengre sør, noe som vil medføre et helt annet behov for brøyting enn for dagens avkjøring. Etterspør om dette kompenseres fra SVVs side eller om kommunen skal sørge for brøyting her. Brøytearealet blir over dobbelt så stort og må i tillegg brøytes ofte da vegen fra avkjøring til garasje vil gå parallelt med E6 og derfor fylles med snø fra brøytebil i tillegg til fallende snø.



Kommentar: Merknad tas til orientering. Veglinja er justert nordover i forhold til første høringsutkast. Rekkverket vil nå stå der det står i dag, men kjørevegen kommer 1, 5 m lengre unna bolig siden det skal etableres en utvidet skulder mellom rekkverk og kjørebane. Her skal støyskjermes, hvilke type støyskjermingstiltak som skal etableres vil avgjøres i byggeplanfasen. Når det gjelder avkjørselen er den flyttet i tråd med innspill fra hjemmelshaver sine ønsker om å tilfredsstille siktkrav for utkjørsel større kjøretøy/vogntog til E6. Det som angår brøyting er ikke tema for en reguleringsplan, men må evt tas opp i privatrettslige avtaler.

11 Adresseliste inkludert grunneierliste

Kommune	G-nr	B-nr	Grunneier		Adresse	Post-nr	Post sted
Målselv	19	2	Aurstad	Gudny	MSAH	9321	Moen
Målselv	19	2	Molund	Marit	MSAH	9321	Moen
Målselv	19	4	Larsen	Astri Karoline	Takelvdal	9321	Moen
Målselv	19	8	Bergli	Amund Gabriel	Takelvdal	9321	Moen
Målselv	19	9	Kristiansen	Svein Harald	Takelvdal	9321	Moen
Målselv	19	10	Toftaker	Geir Freddy	Takelvdal	9321	Moen
Målselv	19	14	Kristiansen	Kurt	Takelvdal	9321	Moen
Målselv	19	15	Larsen	Vigdis Marie	Melkhusveien 12	9409	Harstad
Målselv	19	16	Åsheim	Guri Andrea	Takelvdal	9321	Moen
Målselv	19	19	Larsen	Per Arne	Takelvdal	9321	Moen
Målselv	19	19	Mo	Hege Garmo	Takelvdal	9321	Moen
Målselv	19	20	Solør	Øystein Vidarssønn	Takelvdal	9321	Moen
Målselv	19	21	Solør	Randi	Takelvdal	9321	Moen
Målselv	19	22	Andersen	Nils Palmer	Takelvdal	9321	Moen
Målselv	19	23	Rasmussen	Greta Annie	Hemmings-jordveien 179	9300	Finnsnes
Målselv	19	24	Solør	Solveig	Malmvegen 126	9022	Krokelvdalen
Målselv	19	26	Ottesen	Mona Anita	Friggs vei 17	1654	Sellebakk
Målselv	19	26	Ottesen	Oddvar	Rabben 18	6390	Vestnes
Målselv	19	26	Ottesen	Venke	Postboks 206	9365	Bardu
Målselv	19	26	Ottesen	Åge og Gabrielle Jurisic	Rødstrupe-veien 4	1529	Moss
Målselv	19	3, 7, 25	Solør	Vidar	Takelvdal	9321	Moen
Målselv	19	5, 13	Åsheim	Jan Arne	Takelvdal	9321	Moen
Målselv	20	2	Arntzen	Åge Ferdinand	Takelvdal	9321	Moen
Målselv	20	5	Olsen	Vivian Sørli	Nordfjord	9055	Meistervik
Målselv	20	6	Johnsen	Greta Sølvi	Brattbakken 2	9050	Storsteinnes
Målselv	20	6	Johnsen	Tone Marit	Dreggen 12	9017	Tromsø
Målselv	20	6	Tennfjord	May-Judith J	Markvegen 4	6004	Ålesund
Målselv	20	9	Stenseth	John Arne	Postboks 5	9329	Moen
Målselv	20	13	Andreassen	Are	Takelvdal	9321	Moen
Målselv	20	14	Stenbakken	Hermod Terje og Inger	Holt	9334	Øverbyggd
Målselv	20	16	Bjørklund	Geir Johan	Takelvdal	9321	Moen
Målselv	20	19	Fossli	Frank Willy	Takelvdal	9321	Moen
Målselv	20	21	Aasheim	Ingrid Marie	Takelvdal	9321	Moen
Målselv	20	29	Kalbekken	Bror	Skrukerødtoppen 15	3924	Porsgrunn
Målselv	20	29	Østgård	Ellinor	Holmboevegen 13	9010	Tromsø
Målselv	20	30,66	Stenseth	Odd Ivar	Takelvdal	9321	Moen
Målselv	20	31	Takelvdal grendelag				
Målselv	20	33	Sverrestun	Rigmor Johanne	Kaldslett-vegen 17	9020	Tromsdalen
Målselv	20	37	Aspestrand	Herborg K	Takelvdal	9321	Moen
Målselv	20	42	Stenseth	Thor	Takelvdal	9321	Moen

Planbeskrivelse – Detaljregulering for Solør–Skardelva, E6 Olsborg–Heia

Målselv	20	55	Strand	Jeanette og Bjørn Willy	Moanveien 55 a	9050	Storsteinnes
Målselv	20	57	Buffelen	Willy	Garvaregatan 14	S-67332	Char-lottenberg (S)
Målselv	20	62	Sørli	Frode	Takelvdal	9321	Moen
Målselv	20	63	Søreng	Thomas Mathisen	Takelvdal	9321	Moen
Målselv	20	72	Arntzen	Raisa Ivanovna	Postboks 41	9329	Moen
Målselv	20	1, 3	Paulsen	Erling	Takelvdal	9321	Moen
Målselv	20	11, 20	Toftaker	Geir Freddy	Takelvdal	9321	Moen
Målselv	20	22, 27, 35, 45, 49,48, 52,67	Kristiansen	Frank Robert	Løvesvingen 5	9104	Kvaløysletta
Målselv	20	36, 41	Arntsen	Viggo	Prof. Dahls gate 30	5031	Bergen
Målselv	20	4, 17	Sørli	Thorvald Magne	Takelvdal	9321	Moen
Målselv	20	45, 48, 49	Kristiansen	Frank Rudolf	Morildvegen 39	9100	Kvaløysletta
Målselv	20	53, 54	Kåsan	Thora Marie	Grovhageveien9	9408	Harstad
Målselv	95	1	Statskog SF		Postboks 63 Sentrum	7801	Namsos
Målselv	95	11	Moen	Walter Hermod	Storsteinnes	9050	Storsteinnes
Målselv	95	13	Rystad	Birger Ola	Sjømannsveien 13	9310	Sørreisa
Målselv	20	23	Olsen	Sirianna	Myrengvegen23 5A	9011	Tromsø
Målselv	19	7	Jenssen	Pia	Balsfjordvinden 26D	9006	Tromsø
Målselv	20	43	Sørli	Anne Grete og Reidulf	c/o Frode Sørli	9321	Moen
Målselv	20	64	Dragland	Arnhold Karin	Gårdsvegen 42	8481	Bleik
Målselv	20	18	Paulsen Frithjof	Mangler adr			
Målselv	20	34	Alsos	Knut Olav	Rådyrveien26	1615	Fredrikstad
Målselv	20	10	Johansen	Torfinn Olaf	Takelvdalen	9321	Moen
Målselv	95	36	Mikkelsen	Inger Annie	Kvalnes	9046	Oteren
Målselv	95	22	Hågbo	Kjell	Takelvdal	9321	Moen
Målselv	20	15,40, 44,50	Andersson Raymond Kenneth	og Dijkhuizen Mariann Karin	Takelvdal	9321	Moen
Målselv	20	32	Takelvdalen idrettslag	Mangler adr			
Målselv	20	69	Johansen	Gunvald Magne	Dramsvegen 521	9014	Tromsø
Målselv	20	56	Traasdahl	Alf Morten	Saturnvegen 1	9024	Tomasjord
Målselv	20	60	Stenseth	Roger	v/ Anne Lise Stenseth	9321	Moen
Målselv	20	61,63	Søreng	Thomas Mathiesen	Takelvdal	9321	Moen
Målselv	20	46	Kallbekken	Jakob	død		
Målselv	20	28	Pettersborg	Karen Olea	død		

Planbeskrivelse – Detaljregulering for Solør–Skardelva, E6 Olsborg–Heia

Målselv	20	29	Engseth	Sylvia	død		
Målselv	19	12	Alvestad	Kari Pauline	død		
Målselv	20	24	Arntzen	Johannes Palmer	død		

KOMMUNER OG SEKTORMYNDIGHETER				
Målselv kommune	postmottak@malselv.kommune.no	Kommunehuset	9321	Moen
Balsfjord kommune	post@balsfjord.kommune.no	Rådhusgata 11	9050	Storsteinnes
Nord-Hålogaland bispedømmeråd	nord-haalogaland.bdr@kirken.no	Postboks 790	9258	Tromsø
Direktoratet for mineralforvaltning	mail@dirmin.no	Postboks 3021 Lade	7441	Trondheim
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap	postmottak@dsb.no	Postboks 2014	3103	Tønsberg
Forsvarsbygg	servicesenter@forsvarsbygg.no	Postboks 405 Sentrum	0103	Oslo
Fylkesmannen i Troms	fmtrpostmottak@fylkesmannen.no	Postboks 6105	9291	Tromsø
Troms fylkes-kommune	postmottak@tromsfylke.no	Postboks 6600	9296	Tromsø
Mattilsynet	postmottak@mattilsynet.no	Postboks 383	2381	Brumunddal
Troms politidistrikt	post.troms@politiet.no	Postboks 6132	9291	Tromsø
Luftfartstilsynet	postmottak@caa.no	Postboks 243	8001	Bodø
Kystverket	post@kystverket.no	Postboks 1502	6025	Ålesund
NVE – Region nord	rn@nve.no	Kongens gate 14–18	8514	Narvik
Riksantikvaren	postmottak@ra.no	Postboks 8196 Dep.	0034	Oslo
Sametinget	samediggi@samediggi.no	Ávjovár-geaidnu 50	9730	Karasjok
Statsbygg – Region nord	EN@statsbygg.no	Postboks 338	9254	Tromsø

Norges lastebileier-forbund	post@lastebil.no	Postboks 7134 St. Olavs plass	0130	Oslo
NAF – Lokalavdeling Midtre og Søndre Troms	ajohas@online.no	Trollvikveien 360	9300	Finnsnes
Troms bondelag	troms@bondelaget.no	Postboks 3021 Kanebogen	9498	Harstad
Troms bonde- og småbrukarlag	troms@smabrukarlaget.no	Tangen – Straumfjord vest 877	9151	Storslett
Geomatikk AS	firmapost@geomatikk.no			
Bredbåndsfylket Troms	post@bredbandsfylket.no			
Troms kraft AS			9291	Tromsø
Statskog	post@statskog.no	Moen	9321	Moen
Mauken/Tromsdalen Reinbeitedistrikt v/ Tore Anders Oskal	tax_308@hotmail.com	Dalheim	9027	Ramfjordbotn

12 REGULERINGSPLANBESTEMMELSER

§1 GENERELT

Nasjonal arealplan-ID: 1924 2014 003

1.0 Formål

Detaljreguleringen for E6 Olsborg–Heia, Solør –Skardelva skal legge til rette for breddeutvidelse, gang og sykkelveg, midlertidig deponi og midlertidig uttak av masser.

1.1 Planavgrensning

Det regulerte området er vist med plangrense på plankart med nasjonal arealplan-ID 19242014003, sist revidert 06.01.16 i målestokk 1:1000, og vedtatt 09.03.16 KS-sak 28/2016

1.2 Planområdets arealformål

Området reguleres til følgende formål:

Arealformål plan- og bygningsloven § 12-5

- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (o_SV1 og o_SV2) (2001)
- SKV1-3 f_kjøreveg (felles privat adkomst for flere eiendommer)
- Avkjørsel anvist med symbol (1242)
- Annen veggrunn – teknisk anlegg (o_SVT1-3) (2018)
- Landbruks, natur, friluftsområder samt reindrift (LNFR)
- LNFR for spredt bolig, fritids eller næringsbebyggelse (L1-L4)(5200)
- Annen veggrunn (grønt) (o_SVG1-4) (2019)
- Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone (6620)
- Parkering (SPA 1,2)
- Holdeplass/plattform (o_SH)

Hensynssone plan- og bygningsloven § 12-6

- Faresone (høyspenningsanlegg (H370)
- Hensyn reindrift (H520)
- Hensyn kulturmiljø (570)

Bestemmelsesområde plan- og bygningsloven § 12-7:

- Bestemmelsesområder (midlertidig anlegg og riggområdet (#)

§ 2 FELLES BESTEMMELSER

2.1 Mindre avvik for områder avsatt til veggrunn/ offentlig formål 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 formålsgrensene i planen. Areal som ikke disponeres til vegformål forutsettes benyttet som tilstøtende areal.

2.2 Krav til bevaring av vegetasjon (plan- og bygningsloven § 12–7 nr. 1)
Veileder for landskapsbilde Olsborg–Heia delstrekning 1 datert 08.09.15 skal legges til grunn for utforming av veganlegget.

Terrenginngrep skal gjøres mest mulig skånsomt. Som hovedprinsipp skal det naturlig revegeteres langs hele vegtraseen. Dersom det er behov for planting og tilsåing, skal det benyttes stedegne arter og lokale frøblandinger

Hovedprinsippet er at alle fyllingsskråninger skal ha maks helning 1:2, minimum 1:4 ved arealknapphet, innenfor sikkerhetssonen i fallende terreng. I stigende terreng skal jordskjæring generelt møte eksisterende terreng raskest mulig. Det vil si en helning 1:2–1:3 fra grøftebunn og ut. Fyllingene skal ha en naturlig form med god avslutning mot eksisterende terreng. Fyllingskråninger i jordbruksarealer skal som hovedprinsipp ha en helning på 1:8, maksimum 1:7. Skjæringer, fyllinger og øvrige berørte areal skal bearbeides og tilpasses omkringliggende terreng. I hovedsak skal det sprenges med helning 10:1.

En rigg- og marksikringsplan skal ligge til grunn for tilbakeføringen av områdene. For rekonstruksjon av landskapet skal det ligge til grunn en istandsettingsplan. Både rigg- og marksikringsplan og istandsettingsplan skal utarbeides før bygge- og anleggsarbeidet settes i gang, jf. § 11 i bestemmelsene.

2.3 Universell utforming (plan- og bygningsloven § 12–7 nr. 4)
Gang- og sykkelveger og holdeplasser skal utformes etter prinsippene for universell utforming.

2.4 Kulturminner (plan- og bygningsloven § 12–7 nr. 2)
Dersom det under anleggsarbeidet oppdages gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, skal arbeidet stanses omgående og beskjed gis til Sametinget og Troms fylkeskommune, jf. kulturminneloven § 8 andre ledd.

2.5 Støy (plan- og bygningsloven § 12–7 nr. 3)

Det skal etableres støyskjermingstiltak for boliger som ligger i rød støysone og i gul sone der støyen øker i forhold til dagens situasjon. Støysonekart datert 01.12.15 legges til grunn. Det skal i forbindelse med konkurransegrunnlaget fastsettes hvilke type støyskjermingstiltak som er aktuelle for de ulike områdene.

2.6 Permanent sikring

Det skal framgå i konkurransegrunnlaget på hvilke strekninger bergskjæringer skal sikres med permanente gjerder. Gjerdetype skal være egnet som ledegjerde for rein.

2.7 Bygningsbesiktigelse før sprengningsarbeid

Det skal gjennomføres bygningsbesiktigelse i en radius på 100 m før sprengningsarbeid.

2.8 Ved utførelse av arbeidet må en ta hensyn til fare for utglidinger. Det er derfor et krav at alt fyllingsarbeid blir utført i henhold til planene og geoteknisk vurderingsnotat nr. 2014041399–60. Midlertidige massedeponi skal være avklart med geoteknisk sakkyndige og byggeleder. Graveskråninger skal ikke utføres brattere enn angitt i tegningene. Det skal i prosessen med utarbeidelse av konkurransegrunnlaget gjøres vurderinger av stabilitet på interimsveger /innsnevring av eksisterende veg som ligger nær midlertidige graveskråninger.

2.9 Det tillates oppsatt støyskjermer innenfor alle offentlige formål.

2.10 Det delegeres til kommunens administrasjon å fjerne midlertidige formål når området er istandsatt.

§ 4 SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR (plan- og bygningsloven § 12–5 nr. 2)

4.1 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (o_S1 og o_S2)

Innenfor planområdet skal vegen opparbeides som vist i plankart datert 14.09.15. Formålet omfatter arealer til offentlig veg, grøft- og skråningsareal, vegkryss, stopplommer, rekkverk og andre anlegg som naturlig tilhører ny veg. Det tillates oppsatt lysmaster og støyskjermer innenfor areal avsatt til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.

I gjennomføringsfasen tillates arealet benyttet til all virksomhet som er nødvendig for gjennomføring av veganlegget, herunder midlertidige bygninger og anlegg, lagring mm.

4.1.1 Det skal etableres utvidet skulder innenfor o_S1 (mellom profil 2200 og 6800). Utvidet skulder skal asfalteres og forbeholdes syklende og gående. Det skal etableres belysning (ensidig) på utvidet skulder. Detaljer angående plassering av og utforming av belysning skal avgjøres i konkurransegrunnlaget.

4.1.2 Avkjørsler til E6 er angitt med sosikode 1242, avkjørsler tillates flyttet der detaljprosjekteringen av støyskjerming viser at det behov i henhold til krav i gjeldende håndbok.

4.2 Kjøreveg SKV 1 –4 – er felles private eller kommunal adkomstveger i tilknytning til E6. Det må avklares før utbygging hvem som skal opparbeide og vedlikeholde SKV1–4.

4.3 Gang/sykkelveg (o_SGS1)

Areal avsatt til gang og sykkelveg skal følge formålgrenser på plankartet, men det tillates justeringer av gang/sykkeltraseen i tilgrensende areal avsatt til o_S (samferdselsanlegg) eller annen veggrunn grønt (o_SVG). Gang og-sykkelvegen skal være minimum 3, 5 m brei.

4.4 Annen veggrunn _teknisk anlegg

4.4.1 o_SVT 1 Det skal tilrettelegges for en kjettingplass/kontrollplass som tilfredsstiller krav til innkjøring fra nord og sør. Det skal etableres belysning som tilfredsstiller krav i gjeldende håndbok. Detaljert utforming skal prosjekteres i konkurransegrunnlaget.

4.4.2 o_SVT 2 omfatter areal avsatt til annen veggrunn for å ha rom til å tilpasse og utbedre avkjørsler til E6. Areal som ikke skal benyttes til adkomstveger kan benyttes til landbruk av tilstøtende eiendommer.

4.4.3 o_SVT 3 området omfatter areal der kulvert under E6 og felles privat kjøreveg i kulvert skal etableres. Kjøreveg til kulvert skal dimensjoneres for landbrukskjøretøy. Det skal i forbindelse med konkurransegrunnlaget gjøres ytterligere vurderinger av grunnforhold og grunnvannsforhold for å finne beste egnet plassering for kulvert innenfor SVT3. Kjørevegene (SKV1 og SKV2) skal detaljprosjekteres i forbindelse med konkurransegrunnlaget. Areal avsatt til SVT3 som ikke skal benyttes til

kjøreveg og kulvert tillates dyrket opp av tilstøtende eiendommer. Belysning av kulvert skal vurderes i konkurransegrunnlaget.

4.5 Annen veggrunn_grøntareal (o_SVG)

Det tillates oppsatt støyskjermer innenfor alt areal avsatt til o_SVG.

4.5.1 Annen veggrunn grønntareal 1 (o_SVG1) arealet ligger oppå fyllingsfot. Arealet kan dyrkes opp til veg av tilstøtende eiendommer. Toppjord og undergrunnsmasser lagres på L5 og legges tilbake på en fylling med helning 1:8 etter avsluttet anleggsarbeid.

4.5.2 Annen veggrunn grønntareal 1 (o_SVG 2) er avsatt til vegetasjonssone. Vegetasjonssonen skal bevares som buffer mellom E6 og masseuttak.

4.5.3 Annen veggrunn grønntareal 3 (o_SVG3) Areal som ikke benyttes til støyskjermingsanlegg kan dyrkes opp og benyttes av tilgrensende eiendommer.

4.5.4 Annen veggrunn grønt areal 4 (o_SVG4) (gammel E6 ved Olderbekken bru). Arealet er avsatt for å kunne etablere støyskjermer, men alt areal som er lokalisert bak støyskjem skal opparbeides og reetableres som landbruksareal for tilstøtende eiendom.

Asfalten på eksisterende veg freses bort før terrenget planeres og formes naturlig til eksisterende terreng og opparbeides til landbruksareal. Se bestemmelse §§7.2, 10.3, 10.5

4.6 Parkering

Områder avsatt til parkering tillates opparbeidet og benyttet til parkering for utfart (f_SPA 1) og parkering for grendehus (f_SPA 2). Det må avklares før utbygging hvem som skal opparbeide og drifte parkeringsplassene.

4.7 Holdeplass/plattform o_SH 1–o_SH10 det tilrettelegges for bussholdeplass iht krav i gjeldende håndbok. Holdeplasser tillates justert innenfor tilgrensende areal der formål er avsatt til o_S1, o_S2, o_SGS, o_SVT, eller o_SVG.

§ 7 LANDBRUKS-, NATUR- OG FRILUFTSOMRÅDER SAMT REINDRIFT – FRILUFTSFORMÅL (LNFRF) (plan- og bygningsloven §§ 12–5 nr. 5)

7.1 Vegskjæringer og skråninger i LNFR-områdene (merket L1) kan bearbeides, men skal istandsettes etter avsluttet vegarbeid. Det tillates oppsatt gjerder og rekkverk innenfor LNFR areal. Det tillates etablert midlertidig interimsvegløsninger der ikke annet er mulig.

7.2. L2 er LNFR areal avsatt til mellomlagring av matjord. Toppjorda og undergrunnsmassene fra matjorda tas av fra arealet der nye veg skal etableres. Disse massene skal benyttes til å etablere nytt jordbruksareal på gammel E6 trase (o_SVG4 på plankartet).

7.3 L3 er LNFR arealer avsatt til midlertidig masseuttak, rigg og anlegg og deponi. Se bestemmelser §§10.4 og 11.4

7.4 L4 er LNFR arealer avsatt til midlertidig deponi. Se bestemmelser §§10.5 og 11.4

7.5 L6 er LNFR arealer der det tillates etablert kjøreadkomst til utmark.

§ 8 BRUK OG VERN AV SJØ OG VASSDRAG, MED TILHØRENDE STRANDSONE (plan- og bygningsloven §§ 12–5 nr. 6)

V_1 Inngrep i bekkens kantsone skal unngås.

§ 9 HENSYNSSONER (plan- og bygningsloven § 12–6)

I. Hensynssone for høyspenningsanlegg (§ 11–8 a)
Areal avsatt som faresone i plankartet viser sikringssone for kraftledninger.

II. Sone med særlige hensyn til reindrift (§ 11–8 c)
Areal avsatt hensynssone reindrift viser hvor flyttlei er kartfestet. Avbøtende tiltak vil være at deler av området tilrettelegges med utslaking av skråninger. Dersom nye skjæringer blir over fem meter skal det etableres ledegjerder. Det skal ikke være rekkverk mellom profil 10210 og 10310.

III. Sone med særlig hensyn til kulturmiljø (§11–8c)
Det kan ikke gjøres markinngrep som kan skade eller ødelegge kulturminne innenfor denne sonen. Troms fylkeskommune ved kulturetaten skal kontaktes dersom inngrep blir vurdert.

§ 10 OMRÅDEBESTEMMELSER (plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 1)

Alle LNFRF-områdene som er merket med bestemmelsesområde # kan i anleggsperioden benyttes til rigg- og anleggsområde. Områdene som tas i bruk til anlegg- og riggområder skal istandsettes og revegeteres.

10.1 Midlertidig anlegg- og riggområder

Arealer merket med #1 Områdene kan i anleggsperioden benyttes til anlegg- og riggområde. Det vil si til mellomlagring av masser, materialer, maskiner, interim sveger, utstyr og lignende. Områdene skal istandsettes og tilbakeføres til angitt arealformål i planen innen 1 år etter at anleggsarbeid for siste delstrekning mellom Olsborg–Heia er avsluttet. En rigg- og marksikringsplan skal forklare og illustrere hvordan arealene skal brukes og istandsettes etter endt bruk jfr §11.3

10.3 Arealer merket med #2 er forbeholdt deponering av toppjord og undergrunnsmasser fra matjord.

10.4

Arealer merket med L3 # 3 avsettes til midlertidig masseuttak for masser til veganlegget på strekning Olsborg–Heia. Det tillates tatt ut inntil 120 000 pfm³ innenfor uttaksgrensa gitt i utkast til driftsplan datert 07.09.15. Driftsplan skal detaljeres ytterligere i konkurransegrunnlaget. Driftsplanen skal illustrere hvordan massene skal tas ut og hvordan terrenget blir istandsatt etter endt uttak. Det tillates knusing av masser innenfor arealet merket med #3. Det skal etableres oppsamlingsanordninger for diesel og olje og slam for å hindre evt spredning til vann og jord.

10.5 Arealer merket med # 4 avsettes til større midlertidige deponier. Det skal i rigg- og marksikringsplanen komme frem i hvilken rekkefølge man vil bruke areal avsatt til deponier og hvilke deponi som anvendes til hva. Område skal etter endt anleggsperiode opparbeides i henhold til §§ 7.3 og 11.3.

10.5 Arealer merket med #5 kan i anleggsperioden benyttes til interim sveg og midlertidig område for rigg/anlegg og mellomlagring, område skal etter endt anleggsperiode opparbeides i henhold til §§ 7.2 og 11.3.

10.6 Arealer merket med #6 kan i anleggsperioden benyttes til midlertidig område for rigg/anlegg og mellomlagring, område skal etter endt anleggsperiode opparbeides.

§ 11 REKKEFØLGEKRAV (plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 10)

11.1 Støy i anleggsfasen og ved uttak av masser i midlertidig masseuttak

Før start av bygge- og anleggsarbeidet skal det være vurdert og gjennomført tiltak for å redusere ulempene med støy fra anleggsarbeidet. Støygrenser og varslingsplikt som fastsatt i Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442 gjøres gjeldende.

11.2 Tiltak for støyskjerming

I forbindelse med konkurransegrunnlaget skal det avgjøres hvilke støydempende tiltak som skal benyttes innenfor rød og gul støysone der boliger får økt støy med 2 dB jfr støykart (X tegninger i tegningshefte datert 06.01.16). Tiltak for støyskjerming skal ferdigstilles seinest 1 år etter at vegen er ferdigstilt.

11.3 Rigg- og marksikringsplan og istandsettingsplan

I forbindelse med konkurransegrunnlaget og før start av bygge- og anleggsarbeidet skal det utarbeides en rigg- og marksikringsplan og en plan for istandsetting og rekonstruksjon av landskapet i alle områder som på plankart er merket med #1, #2, #3, #4 , #5 og #6.

11.4 Før masseuttak innenfor L3 #3 kan igangsettes skal det foreligge godkjent driftsplan og konsesjon fra Direktoratet for mineralforvaltning.

11.5 Fjerning av eksisterende trase der veg legges om ved Olderbekken bru
Arbeidet med å fjerne gammel veg skal settes i gang og ferdigstilles senest innen ett år etter at ny veg er etablert og ferdigstilt.

13 Vedlegg (oversikt)

1. Forslag til plankart revidert 06.01.16
2. *Forslag til bestemmelser revidert 06.01.16 (*inngår som kap 12 i planbeskrivelsen)
3. Illustrasjonshefte datert 06.01.16
4. ROS analyse, Statens vegvesen, datert 15.09.15
5. Foreløpig driftsplan massetak Vårmoen datert 07.09.15
6. Rapport naturmiljø E6 Olsborg –Heia, delstrekning 1 Solør– Skardelva bru Statens vegvesen, datert 21.05.2015 (ikke vedlagt)
7. Temarapport landskapsbilde E6 Olsborg–Heia, Statens vegvesen, datert 08.09.15 (ikke vedlagt)
8. Veileder for landskapsbilde E6 Olsborg–Heia, Statens vegvesen, datert 08.09.15
9. Notat E6 Olsborg–Heia – dimensjonering av overbygning ved utbedring av delstrekning 1 – Bergli–Skardelv bru, Statens vegvesen, datert 14.07.15 (ikke vedlagt)
10. Notat Vurdering av brukbarhet av bergmasser fra skjæring ved E6 Olsborg–Heia, Statens vegvesen, Troms datert 19.08.15 (ikke vedlagt)
11. 15237001–G01–VER01 E6 Olsborg–Heia Ingeniørgeologisk rapport for delstrekning 1, SWECO, datert 26.08.15 (ikke vedlagt)
12. Geoteknisk vurderingsnotat E 6 Olsborg –Heia, delstrekning 1 (SVEIS 2014041399–60), Statens vegvesen, datert 04.09.15 (ikke vedlagt)
13. Geoteknisk datarapport E6 Olsborg –Heia delstrekning 1 (profil 6800 –15550) (SVEIS 2014041399–28), Statens vegvesen, datert 27.08.17 (ikke vedlagt)
14. Rapport flomberegning for Skardelva, olderbekken og Nedre Olderbekken; NVE, datert sept 2014 (ikke vedlagt)



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

vegvesen.no

Trygt fram sammen