



Statens vegvesen

FORSLAG TIL PLANBESKRIVELSE

HØRINGSUTGAVE



Per Otto Aursand, Statens vegvesen

REGULERINGSPLAN E6 Olsborg-Heia

Delstrekning 3
Skardelva-Heia/Myre

Målselv kommune og Balsfjord
kommune

Region nord
Vegavdeling Troms
09.03.17

til offentlig ettersyn

| | |
|--|----|
| 1 Sammendrag | 2 |
| 2 Innledning | 2 |
| 3 Bakgrunn for planforslaget | 5 |
| 3.1 Planområdet | 5 |
| 3.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for E6 Olsborg–Heia/Myra | 5 |
| 3.3 Målsettinger for planforslaget | 6 |
| 3.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning | 6 |
| 4 Planprosess og medvirkning..... | 6 |
| 5 Rammer og premisser for planarbeidet | 7 |
| 6 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet | 9 |
| 6.1 Beliggenhet | 9 |
| 6.2 Dagens- og tilstøtende arealbruk | 9 |
| 6.3 Trafikkforhold | 10 |
| 6.4 Teknisk infrastruktur | 10 |
| 6.5 Landskapsbilde..... | 12 |
| 6.6 Nærmiljø/friluftsliv | 14 |
| 6.7 Naturmangfold | 16 |
| 6.8 Kulturmiljø | 19 |
| 6.9 Naturressurser (reindrift)..... | 20 |
| 6.10 Grunnforhold..... | 21 |
| 6.11 Fjellskjæringer | 21 |
| 6.12 Andre forhold | 22 |
| 7 Beskrivelse av forslag til detaljregulering..... | 23 |
| 7.1 Planlagt arealbruk..... | 23 |
| 7.2 Tekniske forutsetninger..... | 25 |
| Belysning | 26 |
| Flytting av stolper | 27 |
| 7.3 Nærmere beskrivelse av planstrekningen | 28 |
| 8 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger..... | 32 |
| 8.1 Framkommelighet | 32 |
| 8.2 Samfunnsmessige forhold | 32 |

| | |
|---|----|
| 8.3 Avlastet veg og forslag til omklassifisering..... | 33 |
| 8.4 Naboer | 33 |
| 8.5 Byggegrenser..... | 36 |
| 8.6 Kollektivtrafikk | 36 |
| 8.7 Landskap | 36 |
| 8.8 Friluftsliv | 43 |
| 8.9 Naturmangfold | 43 |
| Vurdering av miljøprinsippene i naturmangfoldloven | 44 |
| 8.10 Kulturmiljø | 45 |
| 8.11 Reindrift | 45 |
| 8.13 Grunnforhold..... | 48 |
| 8.14 Fjellskjæringer | 49 |
| 8.15 Støy og vibrasjoner..... | 50 |
| 8.16 Massehåndtering | 50 |
| 8.17 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse..... | 50 |
| 10 Gjennomføring av forslag til plan | 51 |
| 10.1 Framdrift og finansiering..... | 51 |
| 10.2 Utbyggingsrekkefølge..... | 51 |
| 10.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden | 51 |
| 10.4 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)– og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen..... | 52 |
| 11 Sammendrag av forhåndsmerknader | 54 |
| 12 oversikt over eindommer der parter er tilskrevet..... | 63 |
| 13 Vedlegg | 65 |

1 Sammendrag

Detaljreguleringsplanen setter av areal til breddeutvidelse og justeringer av veglinja mellom Skardelva og Heia/Myre. Planen omfatter til og med krysset til Sagelvatn. Vegen breddeutvides der dagens trase er smalere enn 8,5m. Bussholdeplassen med omstigning til busser til/fra Øverbygd samlokaliseres med rasteplassen på Heia. Rasteplassen på Heia er en hovedrasteplass og skal oppgraderes og utbedres.

2 Innledning

Forslag til detaljregulering for delstrekning 1 E6 Olsborg–Heia er utarbeidet av Statens vegvesen med hjemmel i Plan og bygningsloven § 3-7. Arbeidet er utført i samarbeid med Målselv og Balsfjord kommune. Statens vegvesen er ansvarlig for saksbehandlingen fram til oversendelse til kommunen for politisk vedtak. Reguleringsplanen har Nasjonal arealplan-ID: 1924 –2016002 (Målselv kommune) og 1933 –264 (Balsfjord kommune)

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

Oppstart av planarbeidet ble, i henhold til Plan- og bygningsloven § 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.

Planområdet ble deretter utvidet utover varslet omfang, og parter ble i den sammenheng tilskrevet februar 2016. Frist for forhåndsmerknader angående utvidelse av planområdet var 6.mars 2016.

Hva er en detaljregulering?

En detaljregulering er et detaljert plankart med planbestemmelser og planbeskrivelse.

Detaljregulering skal følge opp og konkretisere overordnet arealdisponering gitt i kommuneplanens arealdel, kommunedelplan eller områderegulering. Formålet med en detaljregulering er å fastsette mer i detalj hvordan arealet innenfor planområdet 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.

Statens vegvesen har ansvaret for planarbeidet til og med merknadsbehandlingen som gjennomføres etter høringsperioden. Deretter mottar Målselv og Balsfjord kommune forslag til detaljregulering for politisk behandling.

Hensikten med planarbeidet er å utbedre vegen for bedre framkommelighet særlig for næringstrafikk, og å forbedre trafikksikkerheten på strekningen.

Planforslaget består av følgende deler (for oversikt alle vedlegg se kap 12) :

- Plankart E6 Olsborg–Heia, delstrekning 3, Skardelva–Heia/Myre, datert 09.03.17
- Reguleringsbestemmelser E6 Olsborg–Heia, delstrekning 3 Skardelva–Heia/Myre, datert 09.03.17.
- Planbeskrivelse E6 Olsborg–Heia, delstrekning 3 Skardelva–Heia/Myre, datert 09.03.17
- ROS analyse E6 Olsborg–Heia, Delstrekning 3: Skardelvbrua–Myre, datert 13.10.16.

Planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i tiden 07.04.17 – 31.05.17 på følgende steder:

- Målselv kommune, servicetorget, rådhuset
- Balsfjord kommune, servicetorget, rådhuset
- Statens vegvesen, Region nord, vegavdeling Troms, Mellomvegen 40, Tromsø
- Internett: <http://www.vegvesen.no/Europaveg/e6takelvdalen>

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

Eventuelle merknader til planforslaget må innen 31.05.17 sendes skriftlige til:

Statens vegvesen Region Nord, Postboks 1403, 8002 Bodø eller firmapost-
nord@vegvesen.no.

Kontaktperson i Målselv kommune: May Britt Fredheim tlf. 46 74 19 22. e-post:
MayBritt.Fredheim@malselv.kommune.no

Kontaktperson i Balsfjord kommune: Ylva Sneve, tlf. 94 78 59 26. e-post:
Ylva.Sneve@balsfjord.kommune.no

Kontaktperson i Statens vegvesen: Martha K. Stalsberg, tlf. 48 09 57 86. e-post:
martha.karevik.stalsberg@vegvesen.no

Statens vegvesen lager en oppsummering av innkomne merknader, og foretar eventuell justering av planforslaget før dette sendes kommunen for politisk behandling.

Prosjektgruppa for utarbeidelse av planforslaget:

| Fagansvarlig: | Firma: | Navn: |
|--|------------------|--|
| Vegplanlegging/Kollektiv løsninger / /Reguleringsplankart | Statens vegvesen | Katrine Johannessen |
| Støy | Statens vegvesen | Eirik Åsbakk/Felipe Alvarez |
| Plankart | Statens vegvesen | Katrine Johannessen |
| Formell planprosess planbeskrivelse/bestemmelser | Statens vegvesen | Martha K. Stalsberg |
| Stikkrenner/drenering | Statens vegvesen | Per Otto Aursand |
| Trafikksikkerhet | Statens vegvesen | Steinar Utby |
| Landskap/estetikk | Statens vegvesen | Linn Jørgensen / Mari Hagen |
| ROS-analyse | Statens vegvesen | Roar Nyrum |
| Naturmiljø | NINA | Lars Aage Gade-Sørensen (fagansvarlig SVV) |
| Naturressurser (reindrift) | NINA | Martha K. Stalsberg |
| Kulturminner/kulturmiljø | Statens vegvesen | Tom Andre Edvardsen |
| Nærmiljø/friluftsliv | Statens vegvesen | Måselv kommune Balsfjord kommune |
| Bygge- og anleggsteknikk | Statens vegvesen | Lars Greger Bakken |
| Drift og vedlikehold | Statens vegvesen | Lars Greger Bakken |
| Geoteknikk | Statens vegvesen | Andrews Omari |
| Vegteknologi | Statens vegvesen | Per Otto Aursand |
| Ingeniørgeologi (berggrunnskjæringer) | SWECO | Hallvard Haugen Nordbrøden (fagkontakt i SVV) |
| Elektro | Statens vegvesen | Stephan Hanssen |
| Grunnerverv | Statens vegvesen | Jens Gunnar Aarbø |

3 Bakgrunn for planforslaget

3.1 Planområdet

Delstrekning 3 begynner ved Skardelva bru og strekker seg til Heia/Myre (se fig 1).



Figur 1 lokaliseringskart viser hvor delstrekning 3 er lokalisert i forhold til de andre delstrekningene.

Delstrekningen er ca 9 km lang. Dagens veg oppfyller stedvis ikke vegnormalenes krav og har dårlig kurvatur og smal vegbredde noen steder. Det er også en del farlig sideterreng som ujevne fjellskjæringer. Dette kan utgjøre en fare ved utforkjøringsulykker. Veg- og siktforhold skal utbedres i henhold til krav i håndbok N100.

3.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for E6 Olsborg–Heia/Myra

Delstrekningen Olsborg–Heia ligger på E6 som er hovedferdselsåren i landet. Strekningen er i dårlig forfatning med stedvis svært dårlig dekke og variabel vegbredde. Flere kryssløsninger er uheldige i forhold til trafikksikkerhet og framkommelighet. Økende trafikk med større kjøretøy skaper behov for opprusting av dagens veg.

Grunnerverv

Vedtatt detaljregulering er et juridisk dokument som vil danne grunnlag for erverv av nødvendig grunn og rettigheter for å gjennomføre planen. Statens vegvesen prøver å få til frivillige avtaler. Normalt vil grunnervervet følge formålsgrensen slik at arealet til samferdselsanlegg blir offentlig eiendom. Dersom frivillige avtaler med grunneiere ikke oppnås, vil vedtatt plan være grunnlag for ekspropriasjon (tvungen avståelse) av grunn og rettigheter.

Ekspropriasjon kan vedtas av kommunen med hjemmel i § 16–2 eller av regionvegkontoret med hjemmel i § 50 i vegloven. Erstatning for grunn og rettigheter ved tvungen avståelse blir fastsatt ved rettslig skjønn.

Areal regulert til samferdsel og teknisk infrastruktur forutsettes ervervet av det offentlige, jf. første avsnitt. Areal angitt med midlertidig rigg- og anleggsområde forutsettes leid av det offentlige i anleggsperioden.

3.3 Målsettinger for planforslaget

Effekt mål

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

Resultat mål

- En vedtatt detaljreguleringsplan for E6 Olsborg–Heia, delstrekning 3; Skardelva bru–Heia/Myre innen 2017.

3.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Statens vegvesen har i samråd med Målselv kommune, Balsfjord kommune og Fylkesmannen konkludert med at planen ikke må konsekvensutredes etter § 2 i forskrift om konsekvensutredning. For tema reindrift og tema naturmiljø har man etter møte med Fylkesmannen kommet fram til at det skal utarbeides konsekvensutredninger i henhold til Konsekvensutredningsforskriften § 3 bokstav c (vedlegg 2 pkt. 10 e). Dette skyldes at det er kartlagt rødlistearter tett på eksisterende veg, og fordi det er sterke reindriftsinteresser i dette området. Det er avklart at det ikke er krav til å utarbeide planprogram jfr. § 5 punkt 1.

4 Planprosess og medvirkning

- Oppstartsmøte med Målselv og Balsfjord kommune 22.05.14.
- Varsel om planoppstart annonsert 14.06.14
- Folkemøte i Takelvdalen grendehus ved varslet oppstart 21.08.14.
- 2. varsel om utvidet planområdet, parter tilskrevet 03.02.16
- Møte med fylkesmannen angående vurderinger av konsekvensutredning 13.03.15.
- Møte med fylkeskommunen angående kollektiv holdeplasser 17.02.16.
- Informasjonsmøte med Målselv kommune og reindriftsnæringa 04.03.15.
- Informasjonsmøte med Målselv og Balsfjord kommune 31.03.16.
- ROS analyse med Målselv og Balsfjord kommune, Storsteinnes 25.08.16.
- Møte med forsvarsbygg 02.03.16 og 24.06.16.
- Møte med reindriftsnæringa ved Tore Anders Oskal 04.03.15 og 05.09.16.
- Befaring med Statnett på Heia 26.11.16.

- Det vil bli avholdt folkemøte i Takelvdalen grendehus i forbindelse med utlegging til offentlig ettersyn.

5 Rammer og premisser for planarbeidet

Nasjonal transportplan

I handlingsprogrammet 2014–2017 til NTP for samordningsstrekningen Brandvoll–Heia er det er avsatt utbedrings- og forfallsmidler til prosjektet.

Prosjektet er avhengig av bevilgning i neste NTP–periode for finansiering av utbedring av alle tre delstrekningene.

Andre rammer og føringer

Riksvegutredningen 2015, Rute 8a, beskriver strategien for strekningen Olsborg–Heia frem til år 2050. Strategien legger opp til dimensjoneringsklasse H2 eller H3. På kort sikt gjennomføres mindre kurvaturtiltak, forsterkning og tiltak på sideterreng mellom Olsborg og Heia. Det ble høsten 2014 besluttet at denne reguleringsplanen skal planlegges etter utbedringsstandard U–H2. Framskrevet ÅDT er 3640.

Planstatus for området

Kommuneplanens arealdel Målselv

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. Fokus i vedlegg 2 er å sikre tilgang til friluftsområder/–aktiviteter. Viktige naturtyper, leveområder for planter og dyr, og inngrepsfrie naturområder skal dokumenteres og sikres i størst mulig grad. Man skal vektlegge tiltak som underordner seg landskapet på en slik måte at de ikke bryter horisontlinjer eller kommer i konflikt/konkurrans med andre markerte landskapstrekk. Stedlig vegetasjon skal framstå i mest mulig opprinnelig form etter utbygging. Det er ikke tillatt å fjerne høyverdig, stedegen og representativ vegetasjon uten at dette er vurdert og godkjent gjennom plan- eller byggesaksbehandling.

Mellom Olsborg og kommunegrensa til Balsfjord er det er en reguleringsplaner hvor E6 inngår:

- Mauken–Blåtind skytefelt (vedtatt i Målselv kommune 10.06.2010)



Figur 2 Skilting viser grense mot Mauken–Blåtind skytefelt. Foto: Per Otto Aursand, Statens vegvesen

Kommuneplanens arealdel Balsfjord

I kommuneplanens arealdel (KPA) for Balsfjord vedtatt 21.09.11 står det: «For krav til infrastruktur gjelder til enhver tids gjeldende reglement for Balsfjord kommune angående vann, avløp og renovasjon. For krav til veg gjelder Statens vegvesens vegnormaler.» Det er videre anført at det forutsettes at planmaterialet er utformet i tråd med plan- og bygningsloven og de krav Balsfjord kommune gjennom dette dokument stiller til innlevert materiale for at et planforslag skal tas opp til politisk behandling. Gjeldende bestemmelse i vegloven fastsetter byggegrense mot offentlig veg. Det er avsatt flere hensynssoner i KPA for Balsfjord. På strekningen mellom kommunegrensa til Målselv og krysset til Sagelvvatn berører hensynsone for drivingslei rein (H520) E6.

På denne strekningen inngår E6 i følgende reguleringsplaner i Balsfjord kommune:

- reguleringsplan 43/27 Heia rasteplass, vedtatt Balsfjord kommune 02.05.2006
- reguleringsplan – Mauken Blåtind skyte- og øvingsfelt (vedtatt i Balsfjord kommune 28.10.2009)
- reguleringsplan 43/122 Fredlyst (fritidsbolig)
- reguleringsplan 43/142 Halvardheimen

6 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

6.1 Beliggenhet

Delstrekning 3 Skardelva bru–Heia/Myre er lokalisert på E6 i Målselv og Balsfjord kommune



Figur 3 viser hvor delstrekning 3 begynner og slutter.

I området mellom Skardelva bru og Myre (etter krysset til Sagelvatn) er det svært få fastboende, men en god del fritidsboliger som har adkomst fra E6. Fv. 857 og fv. 296 møter E6, og kryssene skal utbedres og tas derfor med i planområdet.

6.2 Dagens- og tilstøtende arealbruk

Hele vegstrekningen er avsatt til veggrunn, sidearealer er i stor grad avsatt til landbruk, natur, friluftsliv og reindrift (LNFR) i kommuneplanens arealdel (KPA). På Heia er det en gjeldene reguleringsplan for en rasteplass, og en gjeldene reguleringsplan for Mauken–Blåtind skyte- og øvingsfelt. I tillegg er her noen eldre reguleringsplaner som omfatter fritidsbebyggelse som har adkomst fra E6.

6.3 Trafikkforhold

ÅDT varierer på delstrekning 3 (E6);

| År/lokalisering | Start Skardelva til krysset ved fv. 857 | fra krysset fv.857 til krysset fv. 296 | etter krysset fv.296 og videre til parsellslutt |
|-----------------|---|--|---|
| 2016 | 2980 | 2800 | 2500 |
| 2036 | 3636 | 3417 | 3050 |

Figur 4 viser ÅDT (årlig døgntrafikk) dagens og framskrevet

Kilde: NVDB

Vegbredden er for smal og variabel langs strekningen, gjennomsnittlig ca. 7,5 m, og flere kryssløsninger tilfredsstillende ikke dagens krav. Mye svinger og høybrekk/lavbrekk gjør at sikt flere steder er for dårlig.

Data fra NVDB (norsk vegdatabank) viser at strekningen er noe ulykkesbelastet.

| Ulykkestype | Antall | Alvorlighetsgrad |
|---------------------|--------|------------------------------------|
| Møteulykker | 3 | 1 drept, 2 lettere skadd. |
| Kryss og avkjørsler | 6 | 1 alvorlig skadd, 5 lettere skadd. |
| Utforkjøring: | 10 | 1 alvorlig skadd, 9 lettere skadd. |
| Påkjørsel bakfra | 1 | 1 lettere skadd. |

Figur 5 viser ulykkesstatistikk fra 2000–2015. Kilde: NVDB

6.4 Teknisk infrastruktur

6.4.1 Bru (Skardelva bru)

Skardelva bru er en elementbjelkebru i betong. Brua er bygd i 1993, er i god stand og har ingen større skader. Føringsbredden på brua er 8,5 meter og tilfredsstillende dermed krav i vegnormalen, og det er ikke behov for at den skiftes ut. Brua er klassifisert i 2014 for bruksklasse 10/60.

6.4.2 Vann/drenering

Stikkrenner langs hele strekningen må påregnes skiftet ut pga. breddeutvidelser/ny veg og tilstand på gamle rør. Noen av disse vil få økt dimensjon for å få bedre flomkapasitet med hensyn til klimaendringer. Dette vil detaljeres i neste planfase (byggeplan).

6.4.2 Kraft

Eksisterende veglysanlegg

Finngammhaugen

Både på sørsiden og nordsiden av skjæringen ved Finngammhaugen er det nyetablerte vegkryss. Begge vegkryssene er belyst og utført som et sammenhengende veglysanlegg. Anlegget er i god stand og oppfyller dagens krav til belysning.

Heia rasteplass

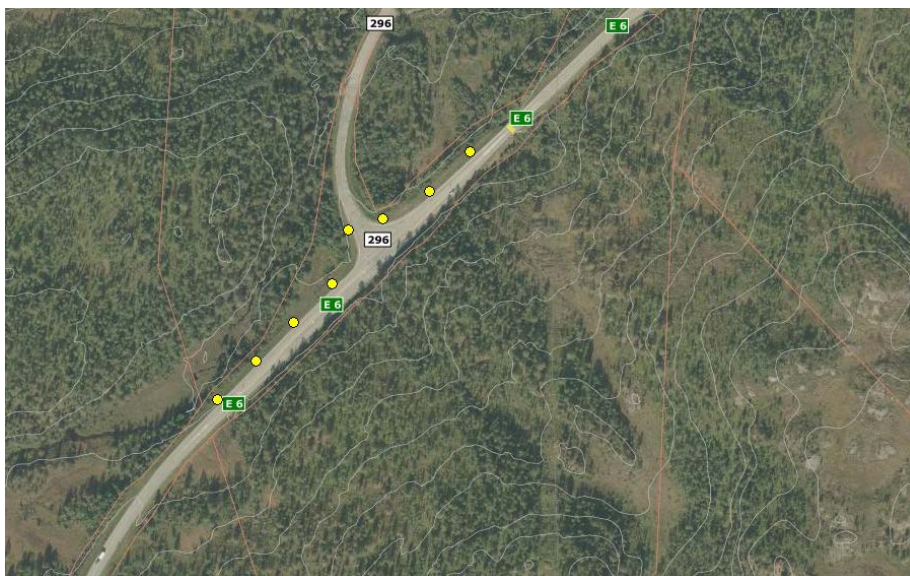
Like nord for rasteplassen på Heia ved avkjørsel inn til militært området står det i dag en mast med påmontert kamera og værstasjon. På motsatt side står det en veglysmast. Veglysmasten er en 10m stålmast med høytrykk natrium som lyskilde. Anlegget eies og driftes av Statens vegvesen.



Figur 6 Bilder viser master montert ca. 100m nord for rasteplassen på Heia.

Kryss Sagelvatn

Lysanlegget er utført som luftstreck og består av 8 armaturer montert på stolper. Anleggets tilstand er noen skjeve stolper og et dårlig belyst kryss. Dagens krav til lys er ikke oppfylt og anlegget bør erstattes med et nytt.



Figur 7 Oversikt over eksisterende veglysanlegg ved kryss Sagelvatn. Foto: NVDB

6.5 Landskapsbilde

Planområdet ligger i landskapsregion «Indre bygder i Troms». Området er en typisk dalregion, skjermet av høye fjell og med et tilnærmet innlandsklima. Furuskogen har sin største og beste utvikling i fylket. Denne planen omfatter strekningen fra Skardelva bru til Myre. Planområdet preges av et variert landskap med frodige områder med fjell i dagen, frodige områder langs vann/elv/myr, frodige felter med fjellbjørk/furu/gran og små tettsteder med jordbruksarealer. Reiseopplevelsen langs vegen byr på et variert romforløp og til tider iøynefallende utsikter. Stedvis utsyn over Takvatnet gir reiseopplevelsen en estetisk verdi.



Figur 8 viser området ved Heia. Foto: Per Otto Aursand, Statens vegvesen

I det vegen bukte seg rundt Finngammhaugen møtes man av et nylig etablert vegkryss med bro og høye skjæringer som er uryddige og estetisk uheldig for landskapsbildet.



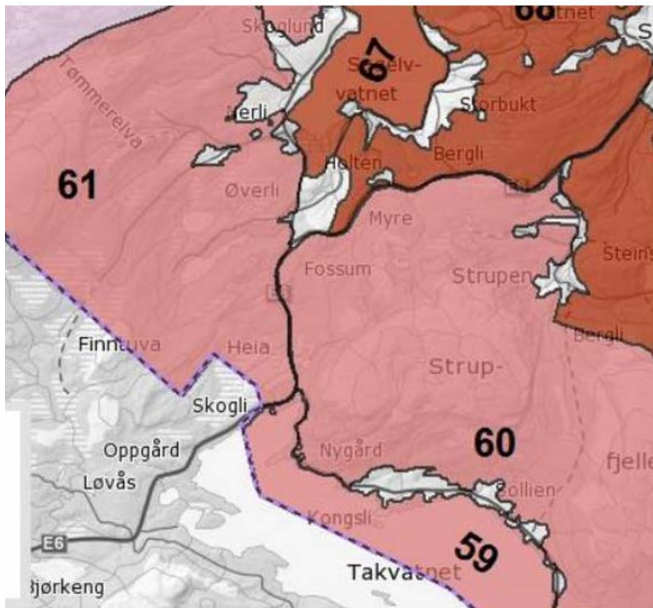
Figur 9 viser en fjellskjæring ved Finngammhaugen. Foto: NVDB

Dagens veg er et av få store inngrep i området, og bryter landskapets kontinuitet. Imidlertid følger vegen til tider retningene i landskapet, og er dermed et relativt nøkternt inngrep slik den ligger i dag.

6.6 Nærmiljø/friluftsliv

Målselv kommune

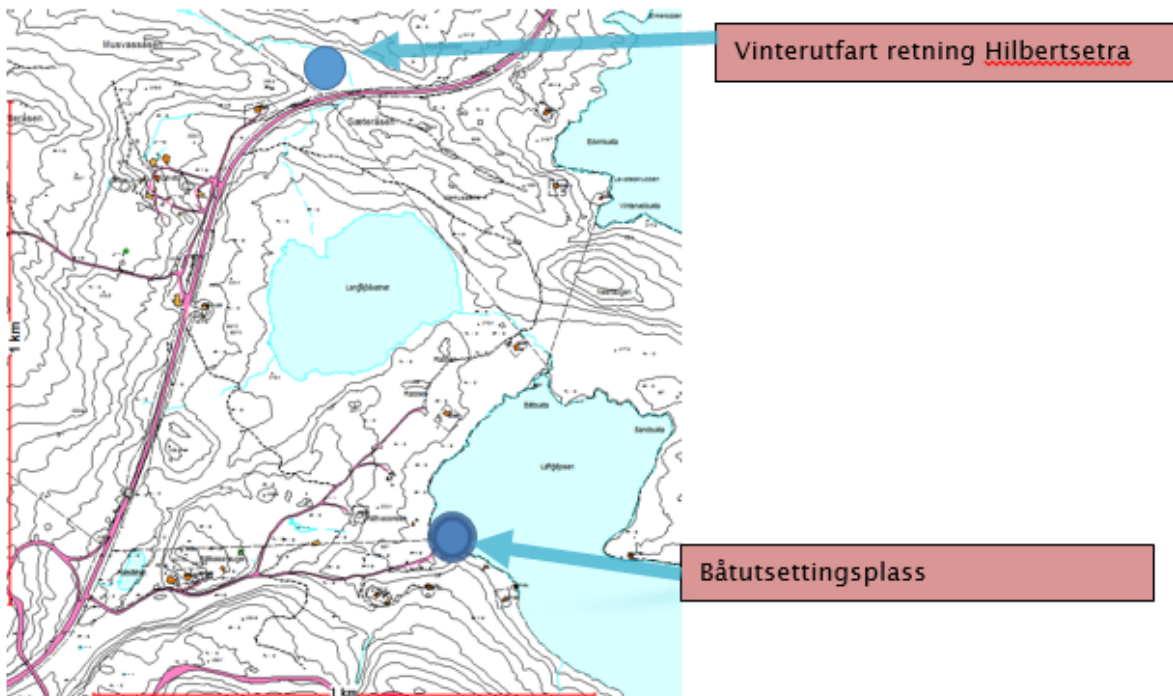
Strekningen langs Takvatnet er mye brukt utgangspunkt for friluftsliv og fritidsfiske både sommer og vinter. Ved Langkjosen har Statskog tilrettelagt båtutsetningsplass med benker og toalett. Vinterstid er denne strekningen utgangspunkt både for isfiske på Takvatnet og turer mot Hilbertsætra og i retning Blåtind og Olsborg.



Figur 10 viser hvor de ulike friluftsområdene er lokalisert, nr 59, 60 og 61 er kategorisert som viktige friluftsområder, for beskrivelse av områdene, se tekst i avsnitt under.

Takvatn (nr 59)

Takvatn er et stort vann helt sør i Balsfjord kommune, kommunegrensen mot Målselv går på tvers av vannet. Rundt vannet finnes flere hytter samt noen aktive gårdsbruk. Vannet besøkes av hytteeiere samt lokale og tilreisende fra begge kommunene. Takvatn er et godt fiskevann med stor ørret. Takvatnet grunneierlag samt Statskog selger fiskekort. Det fiskes både fra land, fra båt og på islagt vann. Her er også en god del kano- og kajakkpadling. Barnas turlag i Balsfjord arrangerer med jevne mellomrom turer til Takvatnet. Det er lov å lande med sjøfly på vannet.



Figur 11 viser utfartssteder ved Takvatnet

Omasvárri øst og vest (nr 60)

Omasvárri også kalt Strupfjellet har to topper, en i sørøst (Omasvárri øst) på 654 moh. og en i nordvest (Omasvárri vest) på 610 moh. Det går merket sti til fjellet fra Fjellvatn ved rasteplassen på Heia og fra Juksavatn (utenfor avgrenset planområdet). Det finnes turbøker på begge toppene. Omasvárri besøkes først og fremst av folk som bor i nærområdet, og det er den østlige toppen som besøkes av flest. Hele området er bra for småviltjakt, og det jaktes elg her. Forekomster av Sagvanditten kan sees nordøst for Kvilarvatnet. Det går merket sti til hovedforekomstene fra vestsida av Kvilarvatnet. Sør for Omasvárri øst ligger et flyvrak fra andre verdenskrig. Takvatn bygdelag har merket sti fram hit. På grunn av forsvarets skytefelt kan det være et utfordrende støybilde i dette området.

Øverli–Heia (nr 61)

Dette området dekker lavlandsområdet mellom Øverli og Heia. Området grenser til Målselv kommune i sørvest. Rundvatnet og området rundt med myrer og skog er et idyllisk område ikke langt fra campingplassen sør for Sagelvatn. Adkomstvegen inn går langs to ulike utmarksveger. Rundvatnet og Langvatnet besøkes hovedsakelig av lokale, men også av campingturister. Området får i tillegg en del besøkende av turgåere som har fjellområdene i vest som mål eller Hilbertsætra i Målselv kommune i sør. Hilbertsætra er et meget populært skiutfartsområde for folk fra Balsfjord og Målselv. Det trækkes løyper fra Øverli (Sagelvatn) og Løvås i Målselv kommune. Området er barnevennlig, og Barnas Turlag Balsfjord arrangerer turer hit etter avtale med forsvaret. Område benyttes til jakt, fiske, bærplukking, ski –og fotturer.

6.7 Naturmangfold

Norsk institutt for naturforskning (NINA) har på oppdrag fra Statens vegvesen gjennomført en konsekvensutredning av tema naturmangfold. Rapport: «Konsekvensutredning Naturmiljø E6 Olsborg–Heia, Jacobsen & Bjerke 2016».

Biologisk mangfold

Planområdet er langt og strekker seg fra Skardelva bru i Målselv kommune til avkjørsel for Fylkesveg 296 ved Myre mot Sagelvatn i Balsfjord kommune. Naturmiljøet langs strekningen er variert og inneholder en rekke ulike naturtyper og arter. Langs vegens kantareal finnes det ulike typer av natur fra eng, gressletter, myr, bjørkeskog eller furuskog. Planområdet rommer stedvis naturtyper av svakt lokal verdi, men også områder med stor verdi, som Kvilarvatnet. Området er generelt sterkt påvirket av eksisterende inngrep og forstyrrelser fra bebyggelse, skytefelt og eksisterende veg.

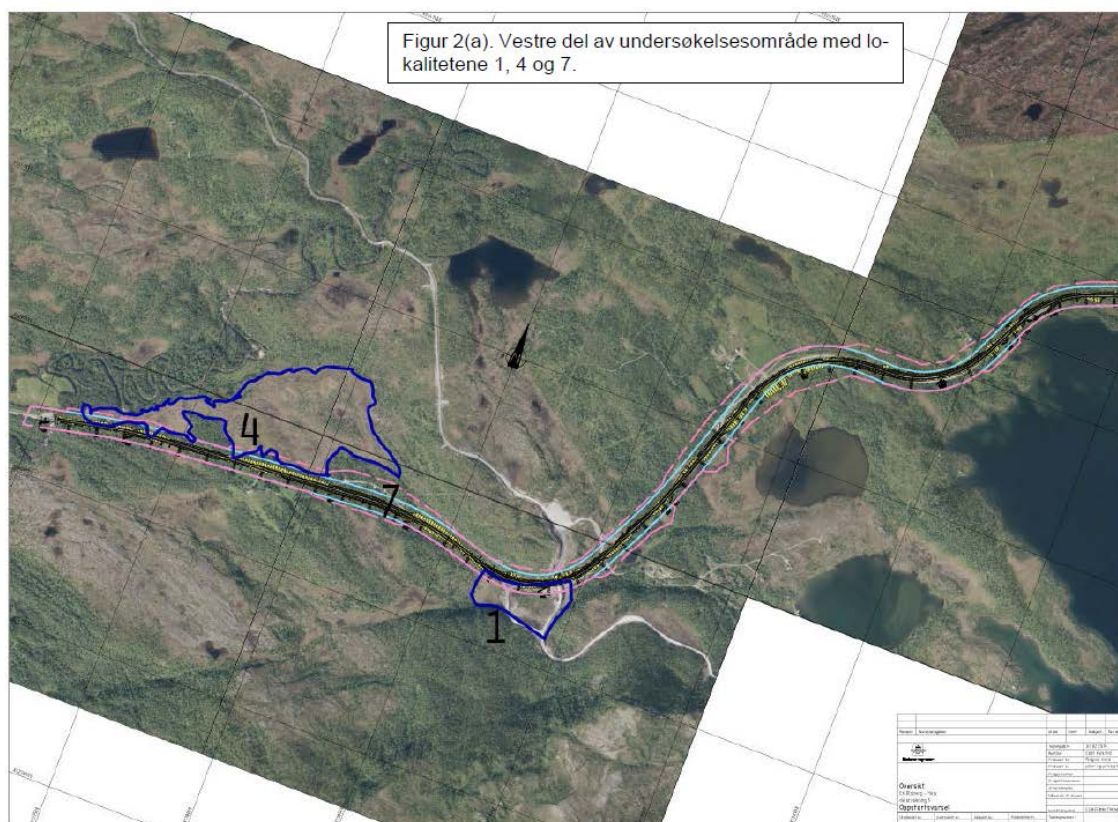
Vegetasjon

Vegetasjonen i området er beskrevet i konsekvensutredningsrapporten utarbeidet av NINA (vedlegg 10)

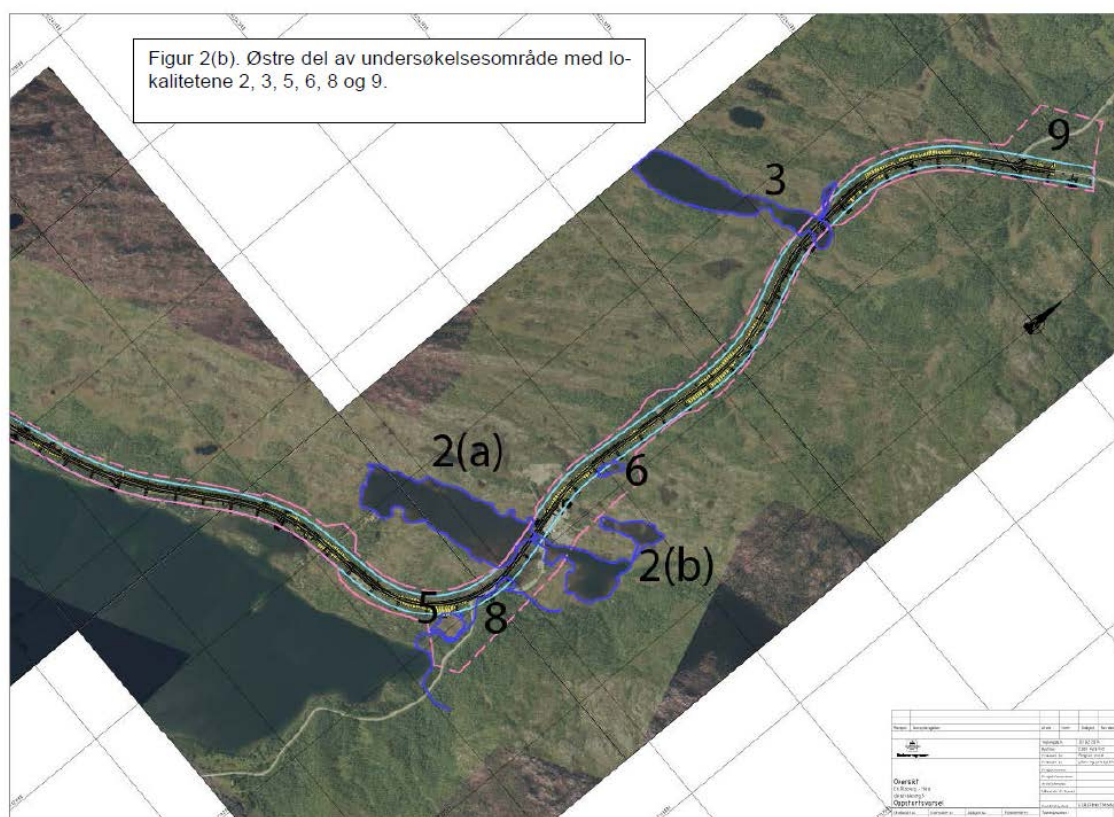
Nr. i tabell henviser til lokaliteter i kart (figur 11: kart som viser plassering av tre naturforekomster langs strekningen, henholdsvis 1, 4 og 7.

| Nr.: | Navn | Verdi fra KU | Beskrivelse |
|------|---|--------------|---|
| 1 | Hompen vest | Liten | Myr, registrert som viktig i Naturbase. Preget av menneskelige inngrep, så gis kun liten verdi i KU. |
| 2 | Fjellvatnet ved Heia | Liten | Tre tjern med vegfylling i midten og myr rundt. Stor grad av forstyrrelser og alminnelig flora gir liten verdi. |
| 3 | Kvilarvatnet | Liten | Vann som er delt i to av vegfylling. Stor grad av forstyrrelser og alminnelig flora gir liten verdi. |
| 4 | Myra øst for Skardelvbrura og nord for Åserud | Liten | Middelsrik fastmyr, med mindre partier med løsmatte. Stor variasjon i myrstruktur, fra løsmatter til tuemyr og kilder. |
| 5 | Myr ved Takvassenden | Liten | Middelsrik fastmattemyr dominert av trådstarr. Myra er for liten og har for lite artsdiversitet til å få en verdi av betydning. |
| 6 | Tjern 180 m N for Heia | Liten | Et grunt fisketomt tjern med mudderbunn. Vegetasjonen tilsier kun svært liten verdi. |

| | | | |
|---|---|-------|--|
| 7 | Skog på strekningen Skardelvbrua – Takvatnet | Liten | Løvskog med ulike artssammensetninger i skogbunnen. Skogen på denne strekningen har svært liten verdi. |
| 8 | Skogsområdet fra Takvassenden til Fjellvatnet østre | Liten | Høgstaudebjørkeskog med innslag av selje og rogn. Bærlingskog og småbregneskog dominerer i noe tørrere partier. Del av et større sammenhengende areal av intakt skog. Skog innenfor planområdet gis liten verdi. |
| 9 | Skog ved vegkryss mot Sagelvatnet | Liten | Hovedsakelig bestående av bjørk, men med innslag av gråor, furu, osp, Området vurderes til å være av svakt liten verdi. |



Figur 12: Kart som viser plassering av tre naturforekomster langs strekningen, henholdsvis 1, 4 og 7.



Figur 13: Kart som viser naturlokaliteter langs strekningen, henholdsvis 2 (a og b), 3, 5, 6, 8 og 9.

Fugleviv

Vegetasjonen i området er beskrevet i konsekvensutredningsrapporten utarbeidet av NINA (vedlegg 10).

| Nr.: | Navn | Verdi fra KU | Beskrivelse |
|-------|---|---|--|
| 2 (a) | Fjellvatnet ved Heia vestre del | Liten – middels Del som blir direkte berørt gis liten verdi. | Fast forekomst av svartand (NT). Fiskemåke (NT) hekker her. Viktig funksjon som rasteplass i trekktiden. |
| 2 (b) | Fjellvatnet ved Heia østre avsnørt del, samt vatnet med samme navn 234 m.o.h. øst for | Liten – Middels Den delen som er innenfor planområdet | Vannet kan ha en viktig funksjon som rasteplass i trekktiden. Fiskemåke (NT) antas å kunne hekke her. Flere av andeartene som er registrert kan hekke her. Mangel på omfang av rødlistearter, og usikkerhet om funksjon gir liten til middels verdi. |

| | rasteplassen på Heia. | gis liten verdi. | |
|-----------------|--|--|--|
| 3 | Kvilarvatnet | Stor Del som blir direkte påvirket gis middels verdi. | Området har viktig funksjon som rasteområde og hekkeområde. Det er påvist syv andearter, hvorav fire er påvist hekkende. I tillegg finnes smålom, storlom, hornedykker (VU), sangsvane, knoppsvane, vadefugler og spurvefugler. Vannet har rik vannvegetasjon og er leveområde for mange våtmarksfugler. |
| 4 | Myra øst for Skardelvbrua og nord for Åserud | Liten | Myra fungerer som leveområde og hekkeplass for en rekke fugler. Befaring tilsier at verneverdien er liten. |
| 1, 5, 6, 7 og 8 | | | Det er ikke registret viltverdier av betydning på noen av disse lokalitetene. |

For nærmere opplysninger om lokalitetene, se vedlegg 9 «Konsekvensutredning Naturmiljø E6 Olsborg – Heia Delstrekning 3: fra Skardelvbrua til avkjørsel fylkesveg 296 ved Myre» av Jacobsen og Bjerke 2016.

6.8 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.

Regional kulturminneforvaltning v/ Sametinget og Troms fylkeskommune foretok i 2015 kulturminneregistreringer langs strekningen. Det ble da ikke registrert noen kulturminner.

Det er ikke kjent noen kulturminner i umiddelbar nærhet til planlagt tiltak på strekningen fra Skardelva til Heia/Myre. På Heia, vest for planlagt tiltak, ligger et kulturmiljø bestående av flere ikke fredete mulige krigsminner og automatisk fredete samiske kulturminner. Ved

Fjellvatnet, øst for planlagt tiltak, ligger flere ikke fredete skytestillinger som kan stamme fra den Annen Verdenskrig, men sannsynligvis er rester etter senere militær øvelsesaktivitet.

6.9 Naturressurser (reindrift)

På denne delstrekningen er det ikke registrert jordbruksrelatert virksomhet eller beitebruk nær E6, men det er reindriftsinteresser i området.

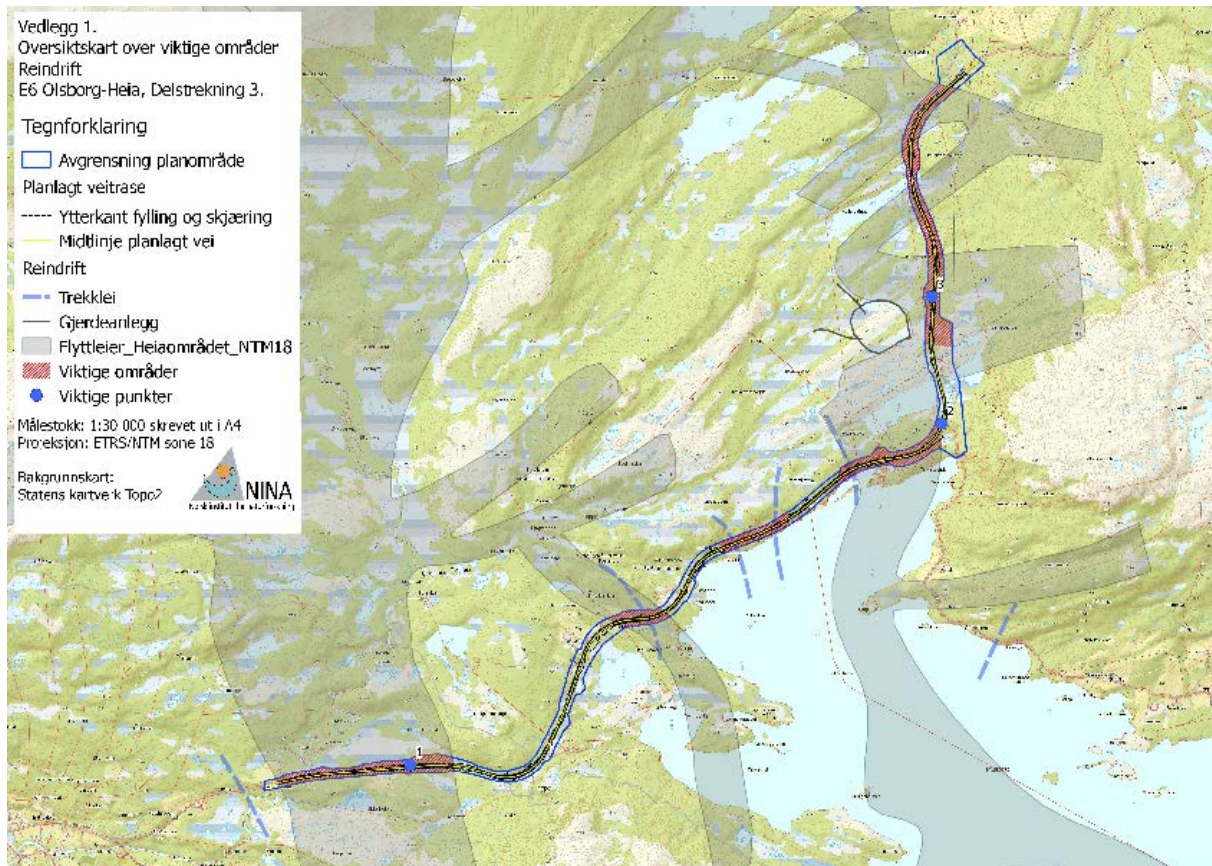
Planområdet og områdene rundt er et viktig knutepunkt for reinflytting mellom høst og vinterbeiter i Mauken og Tromsdalen reinbeitedistrikt. En stor del av arealet innenfor planområdet er definert som flytt- og trekkleier, og avstanden mellom disse er relativt kort. Flyttleier og faste lasteplasser for transport av rein er spesielt vernet i Lov om reindrift, § 22.

Reinflokken trekker i stor grad selv mot vinterbeitene og krysser vegen spredt i småflokker eller som enkeltindivider gjennom vinteren. Avstanden mellom de ulike trekk- og flyttleiene er relativt liten (maksimalavstand ca. 1,6 km i søndre del, i den nordre delen av området er avstanden i snitt ca. 600 m når trekkleiene er bufret og slått sammen). Dyra har mulighet til å krysse vegen i områdene mellom flytt- og trekkleiene også, selv om de ikke brukes like mye som de definerte flytt- og trekkleiene (se figur under). Fra Langkjosvatnet og nordover til Kvilavasshaugen ligger E6 langs grensa for oppsamlingsområdet i nord-vest.

Når planområdet og området rundt sees under ett, er hele planområdet kategorisert som viktig i forbindelse med reintrekk og flytting. Men områdene utenom flytt- og trekkleiene brukes nok noe mindre av reinen enn de definerte flytt- og trekkleiene. Hele planområdet sett under ett får derfor middels–stor verdi.



Figur 14 bilde av reinsdyr på vinterbeite i Maukenområdet. Foto: Knut Langeland, NINA



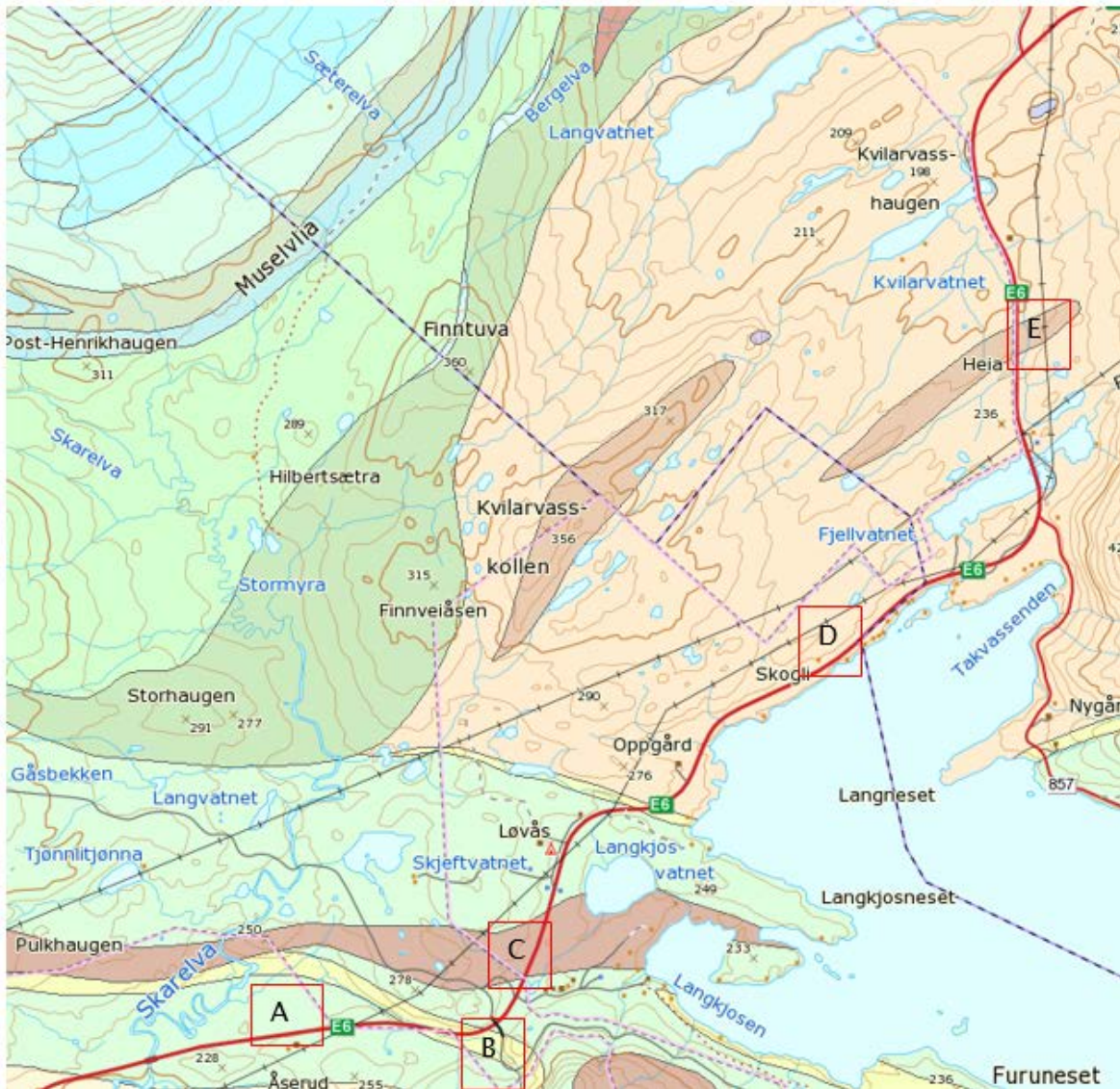
Figur 15 Utdrag av arealbrukskart for reindrift i området rundt planområdet som viser flyttleier, trekkleier, oppsamlingsområder og gjerdeanlegg. Reinbeitedistriktets grense mellom høst- og vinterbeiter går i praksis langs E6 i planområdet.

6.10 Grunnforhold

Løsmassene varierer mye i dette området. Det består av torv, sandig grus, siltig sand, grusig sand, sandig siltig grusig leirig.

6.11 Fjellskjæringer

Berggrunnen i området består av skyvedekker skjøvet inn under den kaledonske fjellkjededannelsen i Silur for om lag 400–500 millioner år siden. Bergartene langs traseen tilhører Måselvdekket og Senjadekket. Skjæringene ligger i dagfjellsonen og bergmassen vil kunne være preget av forvitring og stedvis tett oppsprekking.



Figur 16 viser berggrunnskart for området. Bergartene langs trassen er ifølge NGUs berggrunnskart: A) Glimmerskifer (Senjadekket) B) Kvartsitt (Senjadekket), C) Amfibolitt, metagabbro (Senjadekket) D) Glimmergneiss (Dyrøydekket) E) Amfibolitt, metagabbro (Dyrøydekket) Kilde: NGU

6.12 Andre forhold

På strekningen er det partier med dårlig bæreevne som medfører behov for forsterkning. På grunn av morene og breelvasetninger er det påvist strekninger med telefarlig undergrunn som krever frostsikring (masseutskifting).

7 Beskrivelse av forslag til detaljregulering

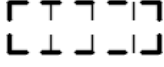
7.1 Planlagt arealbruk

Reguleringsformål og løsninger

Tabell under viser de ulike fargekodene i plankartet (kolonne 1) og beskriver hvilke formål disse fargekodene og skravurene hjemler (kolonne 2 og 3).

| AREALFORMÅL (plan- og bygningsloven § 12-5) | FORMÅL | Hensikten med reguleringen av formål |
|---|--|---|
| SKV | Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur offentlig kjøreveg E6 (o_SKV1) | Benytttes for areal som Statens vegvesen skal eie, gjelder E6 og tilhørende skulder |
| SKV | Offentlig kjøreveg o_SKV2 | Kommunal avkjørsel til utfartsparkering Løvås |
| SKV | Offentlig kjøreveg o_SKV3 | Fylkesveger med kryss mot E6 (gjelder fv 857 og 296) |
| SVT | Annen veggrunn - teknisk anlegg (o_SVT1–o_SVT4) | o_SVT1 benyttes for vegareal, skjæring, fylling, grøfteareal som Statens vegvesen skal eie. o_SVT2 gjelder for areal avsatt til kollektiv holdeplass og parkeringsareal på Heia som Statens vegvesen skal eie. o_SVT3 gjelder for tilrettelegging av adkomster (grusveg) til hytteeiendommer o_SVT4 omfatter sideareal der adkomstveger til forsvarets øvingsområdet er lokalisert |
| SR | o_SR Rasteplass | Gjelder Heia rasteplass, areal som Statens vegvesen skal eie |
| SPP | O_SPP parkeringsplass | Gjelder kommunal utfartsparkering ved Løvås som Statens vegvesen ikke skal eie |

| | | |
|--|---|---|
| | | |
| SVG | SVG – Annen veggrunn – grøntareal | Benyttes der det er avsatt areal til snøskjermer som Statens vegvesen skal eie. |
| SGG | O_SGG – Gangveg/gangareal | Benyttes der det er avsatt areal til gangveg som Statens vegvesen skal eie. Begrenset areal ved Løvås |
| SKH | o_SKH – Kollektiv holdeplass – | Benyttes der det er avsatt areal til kollektiv holdeplass med plattform og leskur som Statens vegvesen skal eie. |
| LNFR | Landbruks-, natur- og friluftsområder samt reindrift (LNFR) | Benyttes for areal som Statens vegvesen ikke skal eie, men vil vurdere tilgang til i drift og anleggsfase. Areal som kun benyttes til rigg/anlegg/deponi/interimsveger skal tilbakeføres til LNFR etter bruk. |
| LNFR | LNFR 2 | Gjelder areal der reindriftsnæringa har en etablert oppsamlingsplass. Avkjørsel til plassen skal utbedres. |
| V | V1 –V3 Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone | Benyttes der det er større bekker/elver og kantsonen skal skjermes for inngrep. Gjelder ved Skardelva, Fjellvatnet og Kvilarvatnet |
| Hensynssoner (plan- og bygningsloven § 12-6) | | |
| H520 | Hensynssone reindrift | Viser hensynssone reindrift der det er kartfesta flyttleier (kilde: Nibio 2016). |
| H370 | Faresone høyspenningsanlegg | Benyttes der det er høyspent i luft som berører planområdet. |
| H560 | Bevaring naturmiljø | Benyttes hvor naturmiljø skal ihensyntas |
| Bestemmelsesområder (Plan- og bygningsloven §12-7) | | |

| | | |
|---|---|---|
|  | Bestemmelsesområde rigg og anlegg #1 | Arealer som benyttes nummereres (#1) og bestemmelser sier noe om hva og hvor, krav til rigg- og marksikringsplan. |
|---|---|---|

Figur 17 viser formål benyttet i plankartet

7.2 Tekniske forutsetninger

| | |
|---|---------------------|
| Dimensjoneringsklasse | U-H2 |
| Fartsgrense | 80 |
| Dimensjonerende trafikk (ÅDT) /årstall | 2900 [2014] |
| Dimensjonerende trafikk (ÅDT) +20 år | 3520 (2035) |
| Dimensjonerende kjøretøy/kjøremåte | modulvogntog |
| Andel tungtrafikk /årstall | 17 % |
| Andel tungtrafikk +20 år | 19 % |
| Vegbredde (kjørefelt+skulder): | 8,5m |
| Sikkerhetssone mellom kjørebane og farlige sidehinder | 6m |
| Merknader | |
| Bruer (antall og lengde) | 1 (Skardelva) |
| Kulvert | etter fv. 296 kryss |

Figur 18 viser hvilke tekniske forutsetninger som ligger til grunn for planlegginga

Der det er mulig rent geometrisk vil eksisterende vegfylling benyttes som del av fundamentet for den nye 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 masseutskiftinger og frostsikring under ny veg og der vegen bredde utvides.

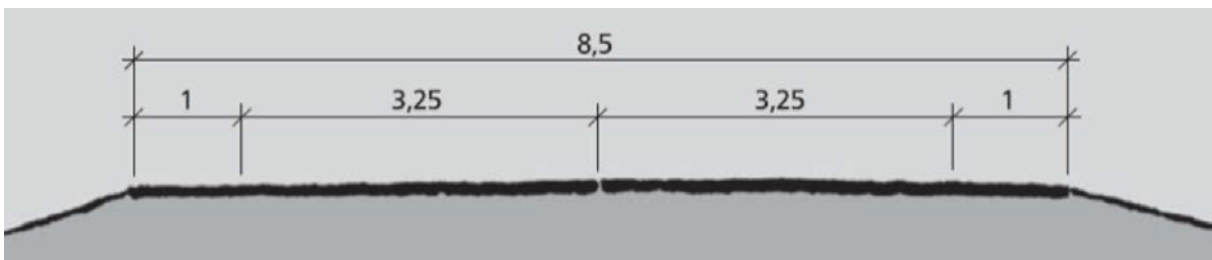
Bru

Skardelva bru

Brua skal beholdes. Det er kun planlagt et tiltak på brua, fjerning av overflødig asfalt, lage asfaltfuge og legge på ny asfalt. Asfaltlaget som er på brua i dag er for tykt. Denne jobben bør inngå i entreprisen til vegbyggingen.

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.



Figur 19 Tverrprofil U–H2, 8,5m vegbredde og fartsgrense 80 km/t.

Andre tekniske forutsetninger

Belysning

Det skal etableres nytt belysningsanlegg for krysset inn til Øverbygd (profil 21650) og for krysset inn til rasteplassen på Heia (profil 22020). Mellom kryssene monteres også veglyst for å få et sammenhengende belysningsanlegg. Vegkryssene skal være fullverdig belyst i en avstand som tilsvarer stoppsikt (110 meter, målt fra midten av krysset), i tillegg til overgangssone på minst 140 meter.

Det skal også monteres nytt belysningsanlegg ved kryss Sagelvatn (profil ca. 24300). Eksisterende veglysanlegg fjernes. Vegkrysset skal være fullverdig belyst i en avstand som tilsvarer stoppsikt (110 meter, målt fra midten av krysset), i tillegg til overgangssone på minst 140meter.

Veglysanlegget ved Finngammhaugen/forsvarsbrua (profil ca. 17090–17900) beholdes. Anlegget vil trolig ikke bli berørt da ny veg legges på eksisterende veg. Veglysmasten som er montert ca. 100m nord for rasteplassen på Heia fjernes. Masten/værstasjon på motsatt side beholdes og flyttes dersom det blir nødvendig.

På Heia har med en høyde på 21,5 meter. Ved montering av veglysmaster under eller i nærheten Statnett to 420kV kraftlinjer (parallelt) som krysser vegen (profil ca. 22120).

Kraftlinjene krysser vegen av kraftlinjene skal Statnett holdes orientert angående utførelsen. Nærmere avklaringer med kabeletater gjøres i byggeplanfasen.



Figur 20 Statnett sine høyspentmaster på Heia. Foto: Lars Greger Bakken, Statens vegvesen

Det skal etableres toalettbygg på Heia rasteplass og det skal fremlegges strøm til toalettbygget. Det må vurderes om rasteplass skal ha belysning utover belysning som følger av det kanaliserte krysset. Videre avklaringer gjøres i byggeplanfasen.

Plassering av synlige elektrotekniske dagen avklares med landskapsarkitekt med hensyn til plassering, design og fargevalg. I byggeplanfasen vil det bli utarbeidet belysningsplaner iht. Håndbok N100 og V124.

Flytting av stolper

Statens vegvesen har i samarbeid med Troms Kraft og Statnett sett på hvilke høyspentmaster og linjer vegen kommer i konflikt med. Det er avklart at overføringslinjene ved rasteplassen på Heia er ikke til hinder for den planlagte arealbruken i dette området . Det samme gjelder veglys med mastehøyde på 10 meter. Selve anleggsarbeidet må avklares nærmere med Statnett i byggeplanfasen.

Tre steder kommer Troms Krafts høyspentlinjer i konflikt med veg og fylling. Dette er løsbart med forslag til plan og kostnadsoverslag er ikke ferdig. Lavspent og andre ledninger er ikke vurdert, men skal kartlegges og vurderes i konkurransegrunnlag (byggeplan).

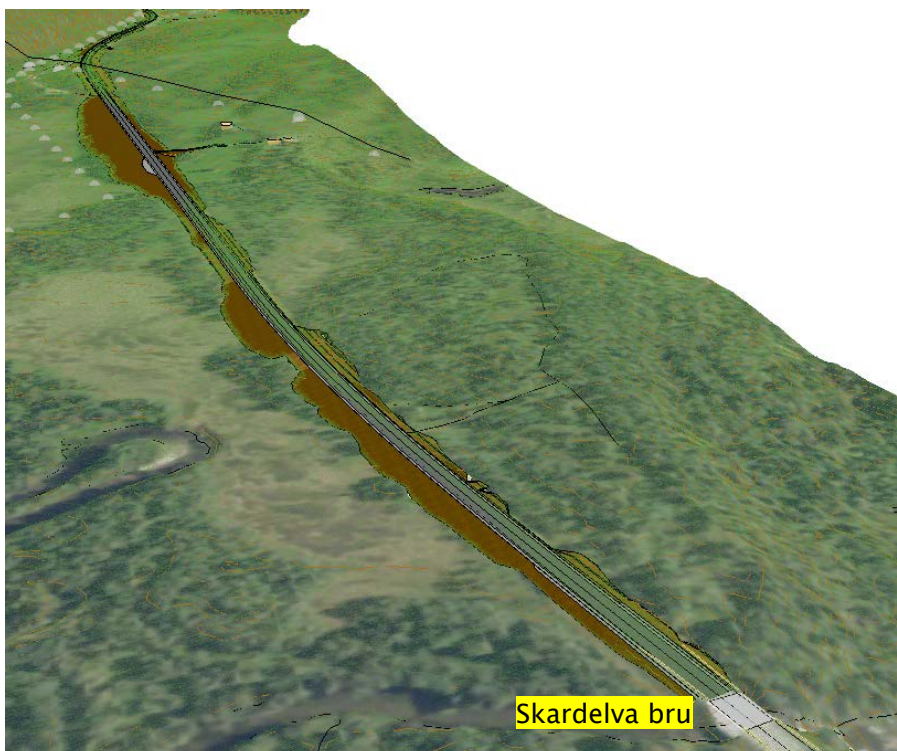
Fravik fra vegnormal

- Fravik for krav til avstand mellom kryss. Jfr N100 er det krav at avstand mellom kryss bør være minimum 400 m. Avstand mellom kryss fv. 857 og innkjørsel kryss til Heia rasteplass <400 m. Det søkes om fravik for dette.
- Fravik for krav til resulterende fall: Håndbok N100 krever resulterende fall på minimum 2 % i ethvert punkt på vegen. Å innfri dette kravet vil gi uforholdsmessig store terrenginngrep og kostnader, samtidig som konsekvensen vil bli negativ for berørte grunneiere. Kravet fraviksøkes, og det legges til grunn å oppnå minimum 0,5 % resulterende fall.
- Fravik for rekkverk i sikttrekant ved avkjørsel ved profil 23550 og 23600. Ved å innfri fravik fra kravet unngår man ytterligere breddeutvidelse av vegkroppen og mer fylling i vann der det er lokalisert rødliste arter. Avkjørsel brukes av få og er sjelden i bruk.

7.3 Nærmere beskrivelse av planstrekningen

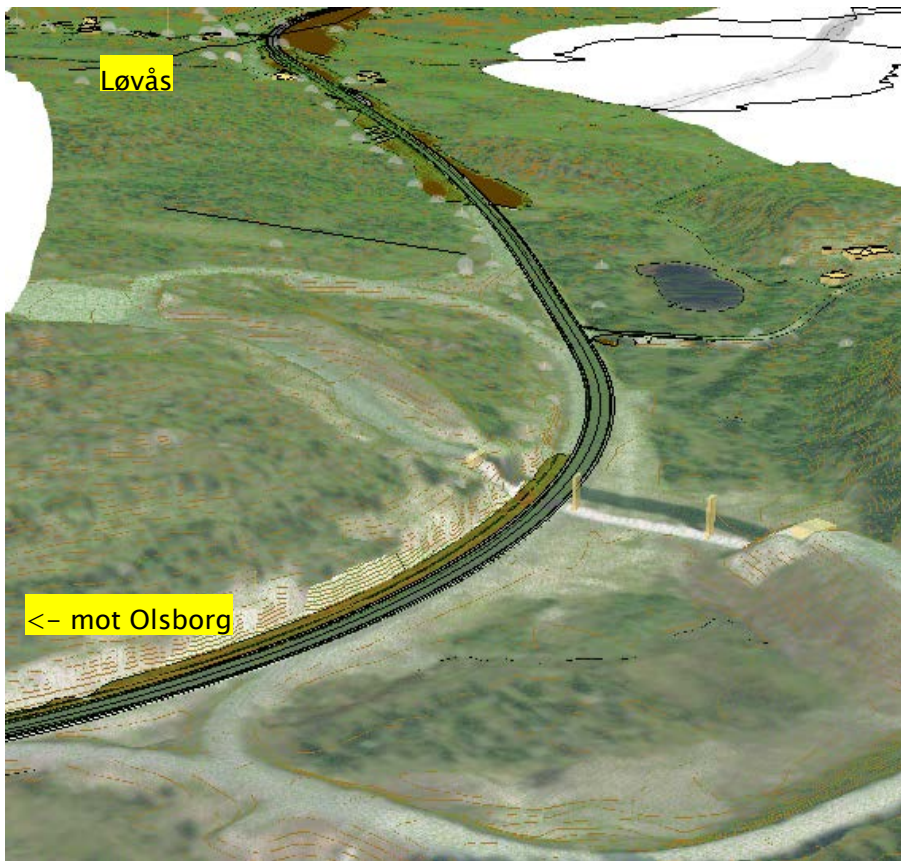
Skardelva bru – Forsvarsbru profilnr 15540–17200:

I dette området følger ny E6 dagens trasé. I deler av dette området er det nødvendig å masseutskifte ned til 1,8 m under ny veg for å sikre tilstrekkelig bæreevne. Med bakgrunn i dette kan det bli nødvendig med omkjøringsveg.



Figur 18 Utsnitt fra vegmodell fra Skardelva bru mot forsvarsbru.

Forsvarsbru – Løvås profilnr 17200–19500

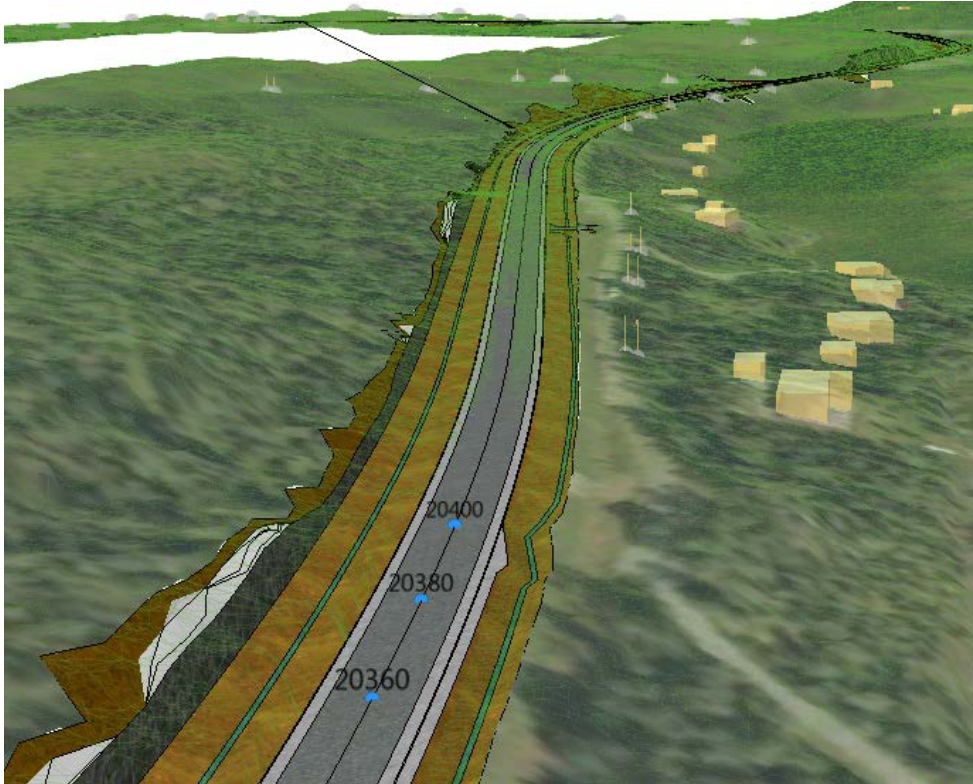


Figur 19 Utsnitt fra vegmodell Forsvarsbru mot Løvås.

I dette området vil bergskjæring sikres der behov, og deler av rekkverk fjernes. Tosidig bussholdeplass etableres ved Løvås. I området ved Løvås vil utbedring av kurve medføre at deler av eksisterende E6 kan benyttes som veg til utfartsparkering.

Takvatnet området profil nr 19500 –21500:

En liten omlegging av E6 vil medføre utvidet skjæring i fjell. Masser vil bli benyttet i ny veg, og dette sikrer at hytteveg kan beholdes. Langs denne strekningen stenges flere avkjørsler og nye etableres for å imøtekomme siktkrav. På grunn av behov for masseutskifting i veg, kan det bli nødvendig å etablere midlertidig omkjøringsveg på denne strekningen.



Figur 20 Utsnitt fra vegmodell hytteområdet ved Takvatnet der flere avkjørsler saneres på grunn av siktforhold og krav til rekkverk. Se bestemmelse § 2.2.3 ang hvor ny avkjørsel etableres.

Takvatnet til Myre, profilnummer 21500–24500 (profil slutt):

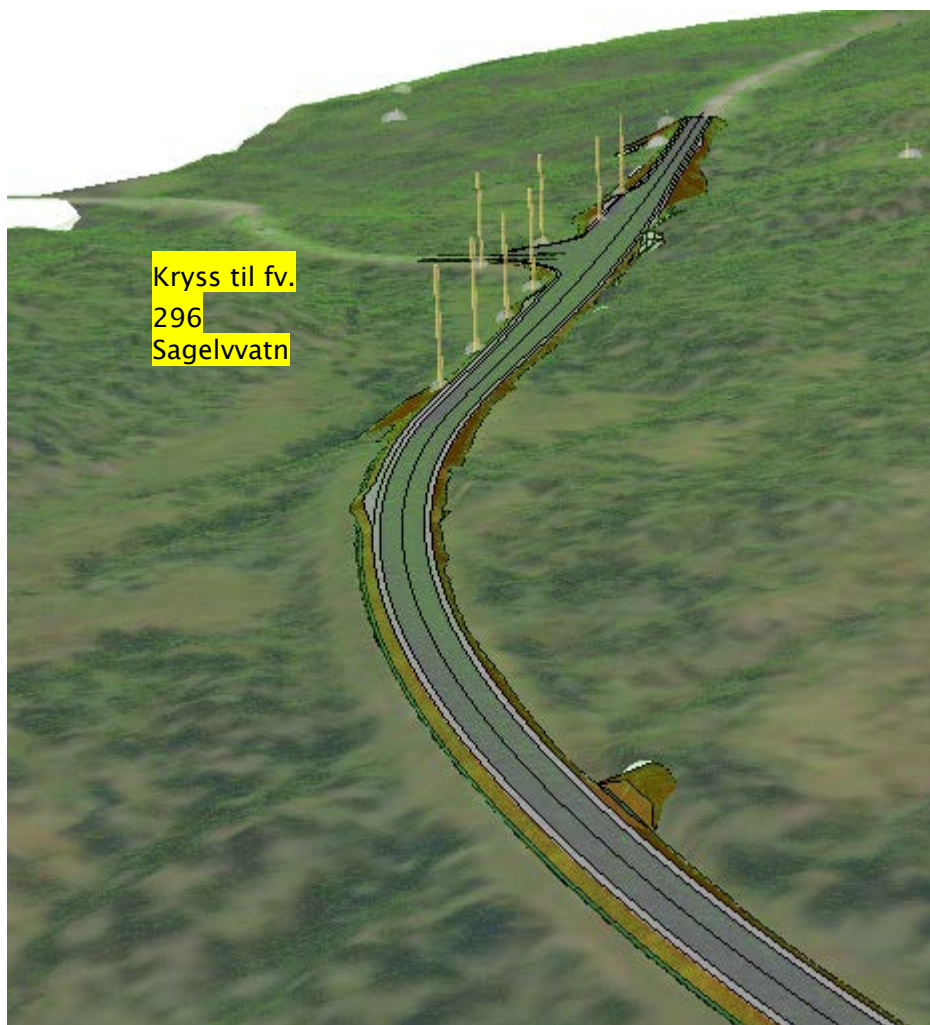
Ny E6 følger dagens trasé, ny vegklasse er U–H2 med breddeutvidelse. Den siste delen av strekningen får tre fullkanalisterte kryss ved avkjøring til henholdsvis fylkesveg 857 og fylkesveg 296, samt innkjøring til Heia rasteplass. I dette området saneres eksisterende bussholdeplass med bussomstigning til Øverbygd, og kollektiv holdeplass blir samlokalisert med rasteplass på Heia.



Figur 21 viser kryss til fv 857 Øverbygd



Figur 22 viser avkjøringa til kollektivholdeplassen som skal samlokiseres med rasteplassen



Figur 21 Utsnitt fra vegmodell, kryss til fv 296 Sagelvatn.

8 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger

8.1 Framkommelighet

Framkommeligheten forbedres på strekningen gjennom utbedring av kurver, justere høybrekk/lavbrekk på veglinjen og økt vegbredde. Bearbeiding av sideterreng vil gi bedre siktforhold.

8.2 Samfunnmessige forhold

En utbedring av denne delen av E6 vil gi bedre framkommelighet og tryggere veg for alle som ferdes. En oppgradering inkluderer fullkanaliserte kryss ved avkjøring til Øverbygd (fv. 857), til Heia rasteplass, samt til Sagelvatn (fv. 296). Alle fullkanaliserte kryss skal belyses i krav med gjeldende håndbok.

En samlokalisering av hovedrasteplass og kollektiv holdeplass på Heia vil gi et bedre tilbud til de bussreisende.

Målselv og Balsfjord kommune har meldt om behov for utfartsparkering. Det settes av areal til en utfartsparkering (merket SPP på plankartet) ved Løvås mellom profil 18750 og 18900.

8.3 Avlastet veg og forslag til omklassifisering

Ikke aktuelt på denne strekningen.

8.4 Naboer

Bebyggelse

Det er spredt bebyggelse langs deler av strekningen, i hovedsak fritidsbebyggelse, men også noen bolighus. På gnr 117 bnr 1 i Målselv må bolighus og anneks (ombygd garasje) innløses. Det er i dag ingen som bor på eiendommen. Øvrig bebyggelse er lite berørt, men avkjørslene flyttes/endres for noen eiendommer.

Adkomst til eiendommer

Avkjørsler representerer ulykkespunkt, og det er derfor lagt opp til å redusere antall avkjørsler som har direkte adkomst til E6. Dette innebærer både forslag om å sanere og å samle flere avkjørsler. Noen gamle E6 sløyfer brukes i dag som avkjørsler, men det må sikres god nok sikt for at disse kan benyttes videre. Statens vegvesen må begrense antall avkjørsler langs E6 for å ivareta trafiksikkerheten.

I tabellen under er alle eksisterende og nye avkjørsler listet opp, og det er angitt om dagens avkjørsler stenges eller opprettholdes. For avkjørsler som stenges er det angitt ny adkomst dersom dagens avkjørsel er i bruk. På plankartet er avkjørsler merket med avkjørselspil eller stengesymbol, eller som utforming av sideveg. Dersom noen avkjørsler skulle være uteglemt, ber vi om tilbakemelding.

Nye avkjørsler tillates brukt til samme formål som de avkjørslene som stenges.

| | Plassering (profil nr.) V – venstre H – høyre | Gårds- og bruksnummer | Merknad |
|--|--|-------------------------|--|
| | 15750 H | 95/11 | Opprettholdes |
| | 15875 H | 95/11 | Stenges, ny adkomst via avkjørsel profil 15750 |
| | 16295 H | 95/11 | Opprettholdes |
| | 16560 V | 95/11, gammel vegsløyfe | Stenges, ny adkomst via avkjørsel profil 16815 |
| | 16815 V | 95/11, gammel vegsløyfe | Opprettholdes |

| | | | |
|--|-------------------|---------------------------------|--|
| | | | |
| | 17170 V | 95/11 | Stenges. |
| | 17120– 17240 H | 95/1 | Adkomst til militært øvingsfelt opprettholdes. |
| | 17320– 17420 H | 95/1 | Adkomst til militært øvingsfelt opprettholdes |
| | 17480– 17580 V | 95/11 | Adkomst til militært øvingsfelt opprettholdes |
| | 17740– 17840 V | 95/11, 95/10 | Adkomst til militært øvingsfelt opprettholdes |
| | 17615 H | 95/1 og 95/10. | Opprettholdes, privat veg til flere hytter og eiendommer |
| | 17790 V | 95/10 | Stenges, ligger midt i innkjøringsfeltet til øvingsfeltet. |
| | 18125 V | 95/10 | Stenges, ikke i bruk som avkjørsel |
| | 18220 H | 95/14, 35. | Opprettholdes |
| | 18240 H | 95/10 | Stenges, ny adkomst via avkjørsel 18475 |
| | 18350 H | 95/10 | Stenges. |
| | 18475 V | 95/10 | Opprettholdes, tilpasses ny E6. |
| | 18575 V | | Stenges. |
| | 18580 H | 95/9, 95/10. | Stenges, ny adkomst via avkjørsel profil 17615. |
| | 18825 V | 95/9 | Stenges, adkomst via gamle E6. |
| | 18840 H | 95/9 | Stenges, adkomst via avkjørsel 19225 |
| | 19225 V | 95/9 | Opprettholdes. |
| | 19225 H | 95/9 og gammel vegsløyfe 95/101 | Opprettholdes. |
| | 19475 H | gammel vegsløyfe 95/101 | Stenges. |
| | 19570 V | 95/9 | Stenges. Lite brukt, har adkomst fra avkjørsel 19225. |
| | 19585 H | gammel vegsløyfe 95/101 | Stenges. |
| | 19760 V | 95/9 | Stenges. Lite brukt, har adkomst fra avkjørsel 19225. |
| | 19770 H | 95/9 og gammel vegsløyfe 95/101 | Stenges. Ny avkjørsel til gammel vegsløyfe ved profil 19800. |
| | 19800 H | 95/9 | Ny avkjørsel til gammel vegsløyfe. |
| | 19940 H | 95/9 og gammel vegsløyfe 95/101 | Stenges. Ny avkjørsel til gammel vegsløyfe ved profil 19800. |
| | 20225 V | 117/1 | Bebyggelsen skal fjernes, avkjørsel opprettholdes som adkomst til 117/1. |

| | | | |
|--|---------|---------------------------|--|
| | | | |
| | 20420 H | Gammel vegsløyfe 117/2 | Stenges. Ny avkjørsel til gammel vegsløyfe ved profil 20600. |
| | 20600 H | Gammel vegsløyfe 117/2 | Ny avkjørsel til gammel vegsløyfe og hytter. |
| | 20650 H | Gammel vegsløyfe 117/2 | Stenges. Ny avkjørsel til gammel vegsløyfe ved profil 20600. |
| | 20790 H | 43/363, 364, 365 | Stenges, adkomst via 20600. |
| | 20790 V | 117/1 | Stenges, har adkomst fra avkjørsel 20225. |
| | 21060 V | Gammel vegsløyfe | Stenges. Ny adkomst via avkjørsel 21100. |
| | 21100 V | 43/352 | Ny avkjørsel til gammel vegsløyfe |
| | 21180 V | 49/137 | Ny Avkjørsel |
| | 21250 H | | Ny avkjørsel til gammel vegsløyfe. Adkomst til flere hytter. |
| | 21325 H | Gammel vegsløyfe | Stenges, ny avkjørsel ved profil 21250 |
| | 21345 V | Gammel vegsløyfe | Stenges, har adkomst via avkjørsel ved profil 21180 |
| | 21610 V | Gammel vegsløyfe | Stenges. |
| | 21660 H | | Kryss fv 857. |
| | 21760 H | Gammel vegsløyfe | Stenges, har adkomst fra Heia rasteplass |
| | 22020 H | 43/518 (riksveggrunn E6). | Innkjøring Heia rasteplass. |
| | 22075 V | 43/144 | Stenges, ny avkjørsel ved profil 22220 |
| | 22150 H | 43/518 (riksveggrunn E6). | Utkjøring Heia rasteplass. |
| | 22220 V | 43/144 | Ny avkjørsel Forsvarets oppsamlingsplass |
| | 22615 V | 43/144, 43/27. | Opprettholdes. Samlingsplass for reindriftsnæringen. |
| | 22960 H | 43/27 | Stenges, har adkomst via avkjørsel profil 23160 |
| | 23165 H | 43/27 | Opprettholdes. Via stoppelomme |
| | 23365 V | 43/144, 43/27 | Opprettholdes. Via stoppelomme |
| | 23370 H | Gammel vegsløyfe | Stenges, har adkomst fra avkjørsel ved profil 23350 |
| | 23560 H | Gammel vegsløyfe | Opprettholdes. |
| | 23595 V | Gammel vegsløyfe | Opprettholdes. |
| | 24300 V | | Kryss fv 296. |

8.5 Byggegrenser

Byggegrenser er i henhold til vegloven 50 m fra midtlinje riksveg, dette er også beskrevet i kommuneplanens arealdel. Dersom boligene ligger i området innenfor byggegrensa innebærer dette at hjemmelshaver ikke uten videre kan bygge på eller gjenoppbygge bolig uten dispensasjon, enten fra reguleringsplan eller vegloven.

8.6 Kollektivtrafikk

Rasteplassen på Heia blir tilpasset som ny kollektivholdeplass. Eksisterende holdeplass mellom fv.857 og Heia saneres. Det tilrettelegges for tosidig bussholdeplass ved Løvås.

8.7 Landskap

Det nye veganlegget vil i hovedsak bli liggende i og ved samme trasé som eksisterende veg, og medfører derfor ikke store inngrep i «urørt» natur. Økt vegstandard og vegbredde vil imidlertid forsterke eksisterende landskapsinngrep som fyllinger og skjæringer og dermed føre til endringer i landskapsbildet.

Endringer i landskapsbildet

Krysset til fv. 857 (Øverbygd):

Krysset skal endres. Det skal legges til rette for et fullkanalisert kryss. Utvidelsen av krysset vil føre til et større område med grå flater og vil således ha en negativ konsekvens for landskapsbildet. Bergskjæringen på sørsiden av vegen ved krysset skal utbedres.

Kollektivholdeplass ved Øverbygd fjernes:

Dagens kollektivholdeplass ved Øverbygd fjernes. Området skal istandsettes. Terrenget planeres og avrundes naturlig til eksisterende terreng. Området revegeteres.

Krysset til fv. 296 (Sagelvatn):

Krysset utformes tilsvarende som krysset til fv. 857.



Figur 22 Krysset til Øverbygd. Foto: Lars Greger Bakken, Statens vegvesen

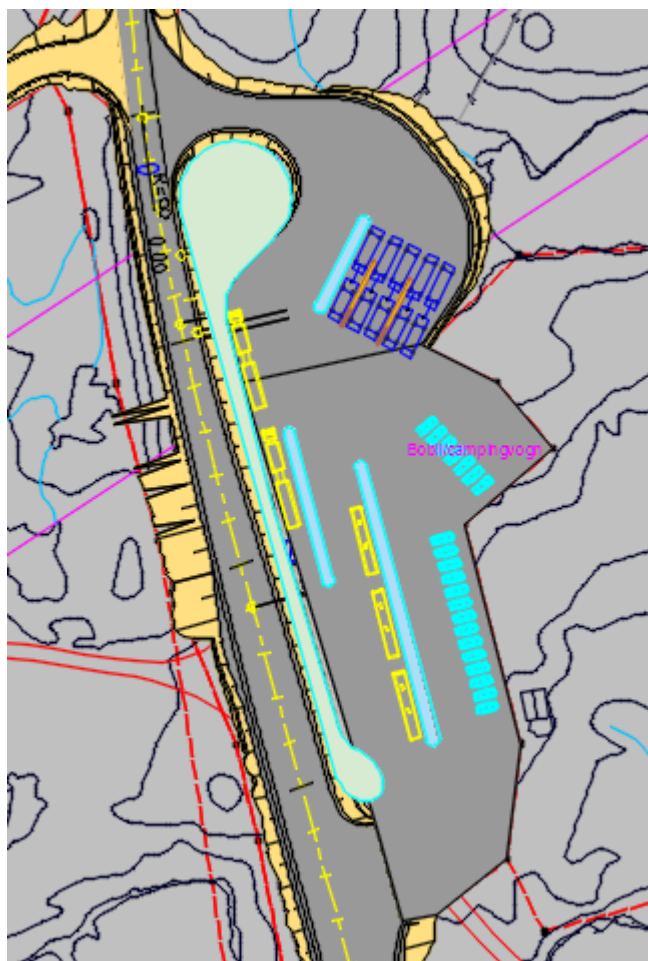
Hovedrasteplass ved Heia:

På Heia skal det etableres holdeplass for rutebuss, parkeringsareal for ulike trafikantgrupper som personbiler, tunge kjøretøy, turistbusser og MC.



Figur 23 viser deler av dagens rasteplass på Heia. Foto: Katrine Johannessen, Statens vegvesen

Dagens rasteplass skal samlokaliseres med kollektiv holdeplass og reetableres med helårsåpent toalett, parkeringsplasser, leke- eller aktivitetsmulighet, og sitteplasser av ulik utforming og plassering. Som vist i plankart og illustrasjonshefte vil området bli todelt; i nord vil det være kollektiv- og parkeringsarealer, i sør er det raste- og oppholdsarealer.



Figur 23 viser planlagt kollektiv holdeplass og areal avsatt til kortidsparkering for vogntog, turistbusser og biler



Figur 24 Konseptskissersom viser rasteplassareal på Heia. Se tegning T101 i vedleg 3 for detaljer. Det skal lages en detaljert plan for rasteplassutformainga i neste planfase (byggeplan).

Mål

Å etablere et trygt sted for kollektiv, parkering og rast, og skape et attraktivt sted for hvile og opplevelse.

Forutsetning

Eksisterende terreng og vegetasjon er viktige kvaliteter for rasteplassen, og må bevares i anleggsperioden. Disse kvalitetene skal sikres i plan for ytre miljø og rigg- og marksikringsplan som utarbeides i neste planfase.

Formingsprinsipper for rasteplass og kollektivholdeplass på Heia

Utforming av kollektivholdeplass, parkeringsareal, toalettbygg og rasteplassfunksjoner skal utformes etter Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven (2013).

Rasteplassen skal ha en moderne og gjennomtenkt utforming. Møbler og utstyr skal fremstå som bestandige og være av høy kvalitet, både i utforming og materialer. Det skal tilstrebes å bruke naturlige og holdbare materialer som f.eks. naturstein og tre.

Det skal legges stor vekt på trafiksikkerhet. Trafikkarealene skal ha mange funksjoner. Det skal være bussholdeplass for flere busser, parkering for tunge kjøretøy, turistbusser, personbiler, MC og bobiler. Plassen skal utformes med et lett lesbart kjøre- og parkeringsmønster som også skal fungere tilfredsstillende på vinteren. Det skal etableres et klart skille mellom trafikkareal og oppholdsareal, slik at oppholdsarealene oppleves som trygge. Det foreslås at rasteplassområdet i sør kun skal være tilgjengelig for personbiler og

bobiler, samt kjøretøy for drift og vedlikehold. Kjøre- og gangmønster bør komme tydelig frem både i materialbruk og skilting.

Det skal etableres et toalettbygg sentralt på plassen som skal være helårsåpent. Bygget skal ha en utforming som er i tråd med øvrig formspråk og materialbruk på rasteplassen. Dersom modultoalletter tas i bruk, skal fasadene på disse bearbeides med tilsvarende krav til utforming. Det skal vurderes arkitektkompetanse i utforming av bygg.

Terreng og vegetasjon skal betraktes som en sårbar kvalitet og ressurs i dette prosjektet. I utformingen av rasteplassområdet skal det legges vekt på bevaring av, og tilpasning til, eksisterende vegetasjon, terrengformer og kvaliteter. Utforming, innhold og orientering skal hensynta solforhold, utsikt mot nordlys, klimatiske forhold og nærhet til naturlig terreng.



Figur 25 viser landskapet rundt Heia rasteplass. Foto: Katrine Johannesen, Statens vegvesen

Sitteplassene skal oppleves som attraktive og henvendes mot naturen og de ulike kvalitetene rasteplassen tilbyr. Det skal være ulike type sitteplasser, noen som er lett tilgjengelige fra bil og andre som ligger mer skjermet i terrenget.

I videre arbeid med konkurransegrunnlag og bygging av rasteplass, må det sikres nødvendig landskapsarkitektkompetanse til prosjektering og oppfølging i byggefase.

Busslommer:

Det opparbeides nye bussommer ved campingplassen, profil 18150–18350.

Endringer fra profil 18300 til 18850:

Den nye vegen vil slynge seg noe sør–øst for dagens veg fra profil 18300 til 18850. Dette fører til en større fylling mot Langkjosvatnet. Fyllingen vil ikke påvirke landskapsbildet negativt.

Gamle vegsløyfer:

Gamle vegsløyfer benyttes som interimsveger eller som deponi der det er mulig. Vegsløyfer som ikke benyttes, revegeteres.

Fjellskjæring ved Råttnesvatnet utbedres:

Fjellskjæringen mellom profil 17200 til 17600 har i dag et uferdig og rotete preg.



Figur 26 viser fjellskjæringa under forsvarets bruanlegg. Foto: Lars Greger Bakken, Statens vegvesen

Det skal ikke benyttes sprøytebetong som sikring av bergskjæringen. En opprydding i fjellskjæring vil være positiv for landskapsbildet.

Åpne opp for utsikt over Takvatnet:

Det skal vurderes å fjerne noe vegetasjon for å åpne opp for utsikt over Takvatnet. Tiltaket vil styrke reiseopplevelsen.

Avbøtende tiltak

Fjellskjæringer:

Der forholdene ligger til rette for det skal det sprenges en bred grøft som gir et åpent profil. Der det vil komme lavt berg (skjæringer lavere enn 2 m) skal fjellkjæringen tilbakefylles og revegeteres, slik at det unngås visuelle sår i terrenget. «Skalker» som blir igjen skal fjernes.

Fyllinger:

Fyllingene skal ha en naturlig form med god avslutning mot eksisterende terreng. Hovedprinsippet er at alle fyllingsskråninger skal ha helning 1:4 eller slakere.

Rekkverk:

Det skal tilstrebes gjennomgående likt rekkverk på hele strekningen.

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. Dersom det er behov for planting og tilsåing, skal det benyttes stedegne arter og lokale frøblandinger.

Rigg og marksikring:

Det skal i konkurransegrunnlaget 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 skal etableres i kryssene til fv. 857 og fv. 296, samt ved Heia. Det skal utarbeides belysningsplan i konkurransegrunnlaget.

Murer:

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

Veileder for landskapsbilde

Det er laget en veileder for landskapsbilde (Veileder for landskapsbilde E6 Olsborg–Heia, delstrekning 3 Skardelva–Myre, datert 01.12.16) som utdyper avbøtende tiltak og landskapsforming for det nye vegtiltaket. Veilederen skal legges til grunn i videre planfaser.

8.8 Friluftsliv

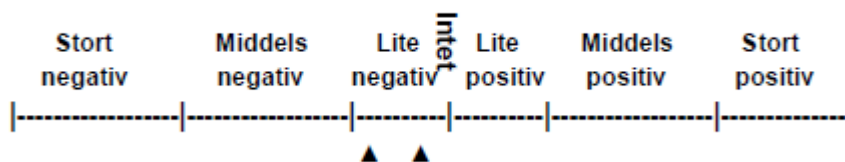
Utbedringsprosjektet vil ikke ha negative konsekvenser for friluftsliv i området. Det reguleres inn en utfartsparkering ved Løvås (profil 18800) etter innspill fra Målselv og Balsfjord kommune. Dette vil være med å tilrettelegge for friluftsliv i området.

8.9 Naturmangfold

Planens effekt på naturmangfold i området

Norsk institutt for naturforskning (NINA) har på oppdrag fra Statens vegvesen gjennomført en konsekvensutredning av tema naturmangfold. Rapport: «Konsekvensutredning Naturmiljø E6 Olsborg–Heia, Jacobsen & Bjerke 2016». Konsekvenser i dette avsnittet er hentet fra konsekvensutredningen (vedlegg 9).

Samlet omfang av tiltakene er satt til lite/intet omfang i anleggsfasen, og lite omfang i driftsfasen.



Figur 24 viser samlet vurdering av konsekvens og omfang for naturmiljø jfr konsekvensutredninga

Planområdet rommer stedvis naturtyper av svakt lokal verdi, men er generelt sterkt påvirket av eksisterende inngrep og forstyrrelser fra bebyggelse, skytefelt og eksisterende veg. Det finnes områder med større naturverdi, blant annet Kvilarvatnet som har de største viltverdiene. De planlagte inngrepene antas å være av såpass lite omfang at nevnte lokaliteter i kap 6.7 ikke vil bli forringet i forhold til artsmangfoldet.

Vegfyllingene ved Fjellvatnet og Kvilarvatnet vil bli minimalt utvidet, slik at livsmiljøet i vannene ikke antas å bli forringet.

Bekker og elver som krysser vegen, vil bli lagt i rør/kulvert på en tilfredsstillende måte, slik at vannets frie veg opprettholdes.

De direkte effektene på vegetasjon vil være begrenset. Vegetasjonen i de berørte områdene er allerede sterkt påvirket av dagens veg og av andre inngrep og forstyrrelser. Vegkantene har i dag en relativt artsrik flora, selv om disse slås flere ganger årlig. Det kan forventes at mangfoldet vil komme tilbake i nye vegkanter, dersom man tar vare på frøbankjorda og tilbakefører denne.

Fuglelivet på de beskrevne lokalitetene er allerede habituert til trafikk, menneskelig aktivitet på rasteplassen på Heia og hyttene ved de fleste av vannene. De planlagte inngrepene antas

å være såpass små at fuglelokalitetene ikke vil forringes. Verdien av de områdene som blir direkte berørt av vegtiltaket er vurdert til liten. Støy fra anleggsarbeid vil være negativt for fuglene. Anlegg nært fuglelokalitetene bør unngås vår og tidlig sommer i fuglenes hekke og yngleperiode.

Vegen er i nærføring til to naturvernområder Sagelva verna vassdrag og Måselva verna vassdrag. Begge områder overlapper vegen. Det antas at arealbeslag i forbindelse med utvidelse av vegen, er så små at disse områdene ikke blir berørt.

Avbøtende tiltak foreslått i konsekvensutredningen

Det bør vurderes å unngå anleggsarbeid langs strekningen Kvilarvatnet i perioden 15.mai–15.juli for å unngå forstyrrelser på fuglelivet.

Vurdering av miljøprinsippene i naturmangfoldloven

§8 Kunnskap om naturmangfold i området

Kunnskap er i første rekke basert på konsekvensutredning utarbeidet av Norsk Institutt for Naturforskning (NINA) på oppdrag for Statens vegvesen. Som en del av konsekvensutredningen er det utført feltarbeid som inkluderer registrering av vegetasjon og fugleliv.

Mange opplysninger er innhentet fra offentlige databaser som Naturbase (Miljødirektoratet), Artskart (Artsdatabanken), berggrunnskart (NGU) og skogoglandskap.no.

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 vassdrag.

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

Vi anser kunnskapsgrunnet om naturverdier langs strekningen som oppfylt.

§ 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-prinsipper tillegges derfor ikke stor vekt i det videre arbeidet. Det bør likevel utøves varsomhet ved anleggsarbeid nært fuglelokalitetene med stor verdi.

§10 Samlet belastning på naturmangfoldet i planområdet

Det finnes spredt bebyggelse langs strekningen, hovedsakelig fra hyttebebyggelse. Området er preget av ferdsel fra mennesker. Forsvaret har et skytefelt, Mauken–Blåtind, i nærheten.

Vegen utgjør sammen med bebyggelse og skytefeltet 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 ved å fremskaffe kunnskap om naturmangfold langs strekningen. Videre vil det i tråd med vegvesenets retningslinjer bli utarbeidet ytre miljøplan, samt rigg og marksikringsplan, hvor forebyggende eller gjenopprettende tiltak vil fremgå.

§ 12 Om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder,

Bestemmelsen går ut på å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet ved å ta utgangspunkt i driftsmetoder, teknikk og lokalisering, som ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.

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 revegeteres naturlig, og det er viktig å bruke stede egne masser og vegetasjon for å hindre introduksjon av fremmede arter.

8.10 Kulturmiljø

Det er kjent to kulturmiljøer i nærhet til planlagt tiltak på delstrekning 3. Disse kulturmiljøene ligger utenfor tiltakets forventede arealdisponering, og tiltaket vurderes til å ikke få noen negative virkninger for kjente kulturverdier. Alle kulturminner er imidlertid ikke registrert, og det kan være hittil ukjente kulturminner i området. Dersom det under anleggsarbeidet oppdages gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, skal arbeidet stanses omgående og beskjed gis til regional kulturminneforvaltning v/ Sametinget og Troms fylkeskommune, jf. kulturminneloven § 8 andre ledd.

8.11 Reindrift

Konsekvensutredningen utført av NINA 2016 (NINA rapport 1260) omfatter befaring sammen med representant for det berørte reinbeitedistriktet, bearbeiding av innhentede data, analyser og rapportering. Tema reindrift er behandlet iht beskrivelser og metodikken i Statens vegvesens Håndbok V712. I tillegg tillegges momenter og prinsipper vedrørende inngrep i reindrifftsområdet fra rapporten om vindkraft og reindrift (NVE og reindrifftsforvaltningen 2004) til grunn. Det er også benyttet metodikk knytta til bruk av samiske termer beskrevet av Svonni (1983 og 1986).

Konsekvenser i anleggsfasen jfr KU

Omfanget av utbedring/anleggsarbeid på vegen i høst/vinterbeitesesongen når det er rein i området vurderes til stor negativ.

Sommerbeitesesongen

I og med at det i praksis ikke er rein i området i sommerbeitesesongen vil ikke arbeidet på vegen ha noe omfang eller konsekvens for reinsdyra.

Omfanget av utbedringen av vegen i sommersesongen i anleggsfasen vurderes til intet omfang og konsekvensen til ubetydelig (0).

Men distriktet gjør ofte vedlikehold av gjerder om sommeren og det kan være nødvendig med tilkjøring av for eksempel stolper og netting til gjerdet. Denne typen problemstillinger bør likevel kunne løses ved å ha en god dialog med utførende entreprenør.

Konsekvenser i driftsfasen

Utbedringen av vegen for driftsfasen vurderes som positivt.

Avkjørselen til reingjerdet på Heia er i dag smal og har relativt dårlig sikt langs vegen. Transport av rein fra gjerdet foregår oftest med semitrailer og det er lite plass til å manøvrere et såpass stort kjøretøy uten at det kan oppstå farlige situasjoner. En utbedring av avkjørselen og eventuelt parkeringsplassen ved gjerdet vil derfor være veldig positivt for reindrifta.

Sommerbeitesesongen

I og med at det i praksis ikke er rein i området i sommerbeitesesongen vil ikke arbeidet på vegen ha noe omfang eller konsekvens for reindrifta.

Omfanget av utbedringen av vegen i sommersesongen i anleggsfasen vurderes til intet omfang og konsekvensen til ubetydelig (0).

| Planområdet | Verdi | | |
|---|--------------|-------------------------|-------------------|
| | | Omfang | Konsekvens |
| Anleggsfase høst/vinterbeitesesong | M-S | Stort negativt | --- |
| Anleggsfase sommerbeitesesong | M-S | Intet | 0 |
| Driftsfase høst/vinterbeitesesong | M-S | Middels positivt | +++ |
| Driftsfase sommerbeitesesong | M-S | Intet | 0 |

Figur 25 viser oppsummering av konsekvenser for reindriften ved planlagt utbedring av E6 i anleggs- og driftsfasen i de ulike sesongene for hele planområdet

Evt stenging av flyttlei

Flyttleier er fredet i Lov om Reindrift for å sikre flytting av rein mellom beiteområder. Delstrekning 3 krysses av flere flyttleier og ikke alle disse benyttes i dag av reinbeitedistriktet til aktiv driving av rein med begrunnelse i at passeringen av E6 er ansett som farlig. Men leiene benyttes av rein som trekker selv mellom beitene.

I området rundt delstrekningen fordeles rein til ulike årstidsbeiter på sør- og nordsida av Takvatn og flyttleiene ved Heia og ved Skardelva er hovedruter for flytting og trekk henholdsvis mellom Malangshalvøya og Strupen–Markenes området, og mellom Blåfjella og Mauken som alle er store og viktige årstidsbeiter. Mellom disse ligger et oppsamlingsområde i tilknytning til reingjerdet på Heia og ut fra dette går to flyttleier ut på Takvatn. Begge disse benyttes i dag i mindre grad til aktiv driving av rein med begrunnelse i at passeringen av E6 er ansett som farlig. Men leiene benyttes av rein som trekker selv mellom beitene. Begge disse rutene er avhengig av is på Takvatnet, men er viktige som trekkleier for rein som trekker fritt mellom årstidsbeitene.

En eventuell stenging av en eller flere av flyttleiene vil medføre at distriktet taper fleksibilitet ved at de ikke har reserveruter å følge ved uforutsette hendelser og værforhold i de mest brukte flyttleiene. Dette vil potensielt medføre mye merarbeid i forbindelse med flytting og driving, men også trolig mye ekstra gjeting gjennom hele vintersesongen for å styre rein som trekker selv inn på ønsket trase over E6.

Avbøtende tiltak foreslått i konsekvensutredning

- Det anbefales at man konstruerer grøfter med en slak og avrundet form slik at dyra ikke hindres eller kan skades av skarpe kanter og at man minimaliserer bruken av rekkverk langs vegen, spesielt i trekk- og flyttleiene.

Kommentar: det er avsatt areal til å slake ut skråninger for å unngå rekkverk

- Dersom det må etableres rekkverk, er det viktig at de plasseres riktig i forhold til trekk- og drivingsleier og at det lages åpninger i rekkverket som er store nok til at reinen kan ferdes uhindret over vegen og ikke kan bli 'fanget' i vegbanen over større avstander.

Kommentar: det etableres kun rekkverk der det er helt nødvendig iht krav i håndbok. Rør-rekkverk skal vurderes på hele strekningen, vurderinga gjøres i neste planfase (byggeplan).

- Det bør benyttes rekkverk av en type som ikke lager store brøytekanter da området brukes om vinteren.

Kommentar: se kommentar punkt over

- På strekninger der man ønsker å unngå at dyra krysser vegen kan oppsetting av lys være et alternativ til rekkverk, gjerder og hindringer langs vegen fordi reinsdyr ser

andre lysfrekvenser enn oss mennesker og rein unngår for eksempel lys fra utladninger langs kraftlinjer disse i perioder.

Kommentar: Fullkanaliserte kryss skal etter håndboka belyses, dette vil medføre belysning ved krysset til Øverbygd blant annet. Det skal tas stilling til hvor lystopplper plasseres i neste planfase (byggeplan). Reinbeitedistriktet holdes orientert.

- Riktig plassering av skilt og oppsetting av et ATK system (automatisk trafikkontroll) på strekningen kan være gode tiltak for å redusere risikoen for påkjørsler og bedre sikkerheten for både reinsdyra, reineierne og trafikken for øvrig.

Kommentar: Ikke tiltak som reguleres, men dette skal vurderes i neste planfase.

- Siktrydding langs vegen. Et tiltak kan være å tynne i vegetasjonen på begge sider av vegen utenfor siktsonen der man ønsker at reinsdyra skal krysse vegen. På den måten får dyra lengre siktlinjer over vegen og vil lettere passere.

Kommentar: Ikke tiltak som reguleres, men dette skal vurderes i neste planfase.

- Det er viktig med god dialog med reinbeitedistriktet om plassering av rekkverk og åpninger i disse dersom man må sette opp rekkverk i flytt og trekkleiene. Reineierne har god kunnskap om hvor dyra passerer mest, hvor store åpninger som eventuelt trengs på de ulike stedene og hvor det er trygt for dyra å passere med hensyn til terreng og vegetasjon på sidene av vegen.

Kommentar: det skal være dialog med reinbeitedistriktet i neste planfase

- Reinbeitedistriktet kan også melde fra når det er mye eller lite rein i nærheten av vegen slik at fart og fareskilt kan tilpasses forholdene.

8.13 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. Det kan bli nødvendig med omkjøringsveg utenom dagens veg ved følgende profilnummer: 15900–16920, 19800–20100 og 24050–24200.

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 (vedlegg 8 og 9).

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 interimsvoger/innsnevninger av eksisterende veg som ligger nær midlertidige graveskråninger.

8.14 Fjellskjæringer

Det er bergskjæringer 14 steder på strekningen. Rapport (vedlegg 6) viser oversikt over skjæringene på delstrekningen, en tabell viser skjæringene med høyde over 2 m, mens ingeniørgeologiske vurdering er utført for skjæringene med høyde over 5 m.



Figur 27 viser bergskjæringer i området der forvarets veganlegg krysser E6. Foto: Lars Greger Bakken

Skredfare

Terrenget i planområdet er relativt slakt. I følge kart fra skrednett.no er det ikke innenfor NVEs aktsomhetskart for hverken snø- eller steinskred. Flere mindre områder er innenfor NGIs aktsomhetskart for snø og steinskred, områdene er relativt slake. Det er registrert skredhendelser på dagens veg på strekningen mellom Løvås og Heia. Det er ikke presisert på vegkartet på vegvesenets nettsider hvilken skredtype dette er, eller nøyaktig lokalisering av hendelse(n). Siden ny veglinje i stor grad følger eksisterende veg, vurderes ikke skredfaren å ville endres som følge av tiltaket. Eventuelle skredproblem kan være knyttet til stabilitet av graveskråning på topp skjæring, eller oppbygging av is i bergskjæringene.

Det ble ikke registrert bergsikring i eksisterende skjæringer på strekningen. Sikring i fremtidige skjæringer antas i hovedsak å kunne utføres med bergbolter og eventuelt fjellband. Behovet for sikring vil avhenge av sprengingsresultat.

Med tanke på de begrensede skjæringshøydene og det slake sideterrenget vurderes sikringsbehovet i skjæringen å være begrenset. God kontursprenging vil også redusere behovet for boltesikring.

Behovet for issikring vil kartlegges om vinteren og vurderes i et eget notat. Det er ikke registrert isras fra dagens skjæringer i vegdatabanken. Ut fra mengden vann registrert i skjæringene ved befaring sommerstid ventes heller ikke store problemer med is. Bred grøft vil også redusere oppbygging av is i bergskjæringene.

Det er ikke inngjerding av skjæringstopp i dag. I fremtiden vil skjæringene bli noe høyere, men konsekvensen ved f. eks fall fra skjæring vil ikke bli mye endret. Deler av skjæringene er innenfor flyttområde for rein. Her kan det være aktuelt med ledegjerder for rein. Dette avklares nærmere i senere planfase.

For å hindre utrasing av løsmasser fra skjæringstopp bør berget avdekkes i minst 2 meter bredde fra teoretisk skjæringskant. Det er viktig å sikre at skjæringskanten er stabil.

8.15 Støy og vibrasjoner

Der er ingen boliger som er avsatt eller regulert til boligformål, LNFR med spredt bebyggelse eller fritidsbolig som ligger i rød støysone. Fritidsboligen og tilhørende garasje ved profil 20220 som ligger i rød støysone innløses som følge av beliggenhet nær veg som der vegen skal utbedres. I tillegg ligger Mesta sin tidligere brøytestasjon ved profil 18240 i rød støysone, men denne er ikke avsatt til boligformål. For øvrig er det 12 boliger eller fritidsboliger i gul vurderingssone, 6 har samme støystuasjon eller får en bedre støysituasjon, de øvrige får økt støy med inntil 1 dB (for detaljer se X-tegninger i illustrasjonsheftet vedlegg 3). Det er ikke aktuelt å lage støyvoller eller støyskjermer på denne strekninge, og det foreslås ingen tiltak utover innløsning av fritidsboig i rød støysone.

8.16 Massehåndtering

Asfalt fra eksisterende veg gjenbrukes, men legges i midlertidig deponi for bearbeiding/lagring. Berg fra ny skjæring ved Vårmoen (regulert i detaljreguleringsplan for delstrekning Solør–Skardelva) er planlagt benyttet til forsterkningslag av pukk.

8.17 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

Det fremkom under ROS–analysen at strekningen har relativt store døgn og/eller årstidvariasjoner i trafikk–mengde og –type. Variasjoner skyldes tungtransport (mye natt) og turisme (deler av året). En del pendlere på strekningen. I sommerhalvåret er det en økning i

turismen med blant annet syklist og bobiler. Vinterstid er det mye militær aktivitet og kolonner på strekningen Olsborg–Heia. I Hjorteviltregisteret er det registrert fire påkjørsler av elg.

Anbefalte risikoreduserende tiltak

Følgende tiltak er vurdert for å redusere risikoen til et så lavt nivå som mulig. Forslag til tiltak er et resultat av Hazid-samlingens vurdering samt avbøtende tiltak beskrevet i de ulike rapportene.

- Det bør vurderes å unngå anleggsarbeid langs strekningen ved Kvilarvatnet i perioden 15. mai – 15 juli for å unngå forstyrrelser for fuglelivet.
- Store eldre furutrær og eventuelle gadder bør i størst mulig grad få stå, spesielt siden disse er substrat for den rødlista laven vanlig sotbeger og trolig andre arter i sotbegerslekten som også er rødlistet.
- Vegkantene på strekningen er artsrik med flere blomsterplanter; bakkesøte, setermjelt og skogmarihand. For rask etablering av vegetasjonsdekke med stedegne planter i nye vegkanter kan et aktuelt tiltak være å samle inn frø og/eller jordsmonn med intakte røtter langs de vegkantene som skal utbedres. Dette plantematerialet kan deretter brukes i etableringsøyemed.
- Forekomst av en rødlista plante, ivaretas ved at man ikke skal lagre masser o.l utenfor vegarene.
- Kvilarvatnet er oppført som svært viktig viltområde og har stor verdi. Vurder å gjøre fugleregistreringer i de neste par-tre årene.
- Bedre skilting når det er rein i området.
- Unngå rekkverk i flyttleier der rein krysser.
- Unngå masselagring der avrenning kan gå i resipient.

10 Gjennomføring av forslag til plan

10.1 Framdrift og finansiering

Prosjektet har foreløpig ikke finansiering. Det ligger heller ikke inne i NTP 2018 – 2030 som skal vedtas 2017. NTP 2018 – 2030 er ikke ferdig behandlet.

10.2 Utbyggingsrekkefølge

Avklares i byggeplan.

10.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Der det er nødvendig på grunn av gjennomføringen av arbeidet vil det bli opparbeidet midlertidig omkjøringsveg. Det samme gjelder der eksisterende veger mv. enkelt kan

tilpasses som omkjøringsveg. For øvrig vil trafikkavvikling og anleggsarbeid foregå parallelt i traseen.

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

Ytre miljøplan er i denne sammenhengen den forurensningsbelastningen som en vil ha i tilknytning til anleggsdrift og fremtidig drift og vedlikehold. Som en del av vårt HMS–arbeid skal det derfor også vurderes tiltak for å motvirke skader på ytre miljø, det vil si vegens tilstøtende natur/nærmiljø, både i anleggsfasen og i senere driftsfase.

Det er et generelt krav at vår virksomhet skal skje uten utslipp av forurensende stoffer, og det må treffes tiltak for å sikre at drivstoff–fylling på anlegget skjer på en forsvarlig måte, og at spillolje og andre avfallsstoffer samles opp, og leveres til godkjent sluttbehandling.

Følgende aktuelle problemstillinger må avklares nærmere i det videre arbeidet med en YM–plan: Særskilte miljøutfordringer for delstrekning 3 er:

- Naturtyper og fugl.

I tabellen nedenfor er det listet opp spesielle miljøutfordringer som skal arbeides videre med i YM–plan.

| Tema | Problemstillinger/vurderinger |
|------------------------------|--|
| Støy og vibrasjoner | Anleggsdrift begrenses/unngås ved viktige hekkeområder for fugl i hekketiden ved Fjellvatnet og Kvilarvatnet. Gjelder perioden 15.mai til 15 juli. |
| Luftforurensning | |
| Forurensning av jord og vann | <ul style="list-style-type: none"> • Riggområder og steder for lagring og fylling av drivstoff, oljer etc skal lokaliseres med minst 10 m avstand til bekk/vassdrag, samt at midler til å binde oljesøl skal finnes på slike steder. • Forsiktig drift og begrense inngrep ved kryssing av bekker og vassdrag. • Myrområder skal ikke belastes med deponering av overskuddsmasser |

| | |
|-----------------------------------|---|
| Landskap | <ul style="list-style-type: none"> • Det er utarbeidet en landskapsveileder som skal legges til grunn. • Fjerning av asfalt og tilbakeføring av matjord på veganlegg som fjernes. Naturlig revegetering. |
| Nærmiljø og friluftsliv | |
| Naturmiljø | For å sikre naturlig flora foretas revegetering med tilbakeføring av vegetasjonsdekke og matjord fra samme område. |
| Vassdrag og Strandsone | <ul style="list-style-type: none"> • Forsiktig drift og begrense inngrep ved kryssing av bekker og vassdrag. • Forhindre avrenning til resipient i anleggsperioden (gjelder Takvatnet, Fjellvatnet, Kvilarvatnet og mindre bekker /elver). |
| Kulturminne og kulturmiljø | Eventuelle funn følges opp. Arbeid stanses ved funn. |
| Naturressurser | Reinbeitedistriktet skal informeres i neste planfase og før anleggsstart. |
| Energiforbruk | |
| Materialvalg og avfallshåndtering | <ul style="list-style-type: none"> • Rekkverk langs E6: rør-rekkverk vurderes om mulig pgr av etablerte trekkveier for rein og vilt. • Materialer som er miljøvennlige og kan gjenvinnes skal benyttes der mulig • Lokale leveranser skal vurderes for å unngå unødig transport • Det skal lages avfallsplan i forbindelse med konkurransegrunnlaget. |

Figur 26 viser tematiske innspill til YM plan

Sikkerhet-, helse og arbeidsmiljøplan (SHA)

Statens vegvesen som arbeidsgiver og byggherre har som mål at all virksomhet i etaten skal gjennomføres uten at mennesker og miljø påføres skade. Statens vegvesen skal benytte produkter som gjennom bruk eller avhending medfører minst mulig miljøbelastning, og unngå bruk av miljøskadelige stoffer. Alt planarbeid skal gjennomføres innenfor krav i interne bestemmelser og krav i gjeldende lovverk/forskrifter.

Statens vegvesen vil utarbeide en Sikkerhet-, helse og arbeidsmiljøplan (SHA) i byggeplanfasen jfr. Byggherreforskriften. SHA-planen skal danne grunnlag for de HMS krav og forutsetninger som stilles til den utførende i avtale/kontrakt. SHA-planen skal særlig fokusere på:

- Forhold til publikum / brukere og beboere; avgrensning av anleggsområder, trafikkavvikling, evt. informasjonsplan for prosjektet
- Trafikkavvikling – Avgrensning av anleggsområder, omkjøring, varslingsplan /arbeidsskilting
- Bygge- og anleggsarbeid – arbeid i skjæring/fylling. Prosedyrer og rutiner må utarbeides. Sikker jobb analyse.

- Sprengningsarbeid – Prosedyrer og rutiner må utarbeides. Sikker jobb analyse.
- Gravearbeid – Grunnundersøkelser med rapport må foreligge. Prosedyrer og rutiner må utarbeides. Kabelpåvisning.
- Prosedyrer og rutiner må utarbeides for å hindre utslipp med mer

11 Sammendrag av forhåndsmerknader

Planoppstart for alle delstrekninger blei varslet 13.06.14 og utvidet planområdet for delstrekning 2 og 3 blei varslet 03.02.16. Det er til sammen mottatt 11 forhåndsmerknader som angår delstrekning 3.

1. FYLKESMANNEN I TROMS, DATERT 15.08.14

Massetak

- Anbefaler at eksisterende massetak nyttes i størst mulig grad
- Restriktivt syn på åpning av nye massetak i Målselv kommune
- Sollia: godkjent reguleringsplan for massetak
- Teigen: eldre massetak
- Buktamoen: godkjent reguleringsplan for massetak

Naturmangfold og naturmangfoldloven

- Vurdering etter naturmangfoldloven må fremgå ved høring av forslag til reguleringsplan
- Planen kommer i berøring med flere naturområder viktig for biologisk mangfold
- Planområdet går gjennom arealer omfattet av verneplan for vassdrag (Målselvvassdraget) og tett opp til Takvatnet
- Krysser en rekke mindre og større bekker
- Nærhet til Sagelvatn naturreservat
- Samarbeid med naturforvalter i Statens vegvesen: Lars–Aage Gade–Sørensen

Støy

- Må utarbeides en støyfaglig utredning

Landbruk

- Planen bør vise et ressursregnskap som viser avgangen av dyrket mark og dyrkbar skogsmark.
- Avbøtende tiltak kan være oppdyrking av ny arealer for gårdsbruk som taper større oppdyrkede arealer
- Dersom det er aktuelt å lage samleavkjørsler, anbefales at kommunenes jord- og skogspersonell trekkes tidlig inn i arbeidet for å finne gode løsninger
- Fokus på landbruk ved vurderinga av nye massetak

Reindrift

- Fylkesmannen har overtatt ansvaret for forvaltninga av reindrift
- Planområdet innenfor Mauken/Tromsdalen reinbeitedistrikt
- Fleire flyttveger over E6
- Spesielt hensyn i anleggsfasen
- Hensyn til installasjoner som rekkverk, hindre flytting av rein samt naturlige trekk mellom Mauken og Blåtind
- Mye brukt samlingsgjerde på Heia
- Forutsetter tett dialog med distriktet før og under anleggsfasen

2. FYLKESMANNEN I TROMS DATERT 10.02.16

FM viser til merknad sendt i 2014 og for øvrig anmoder FM om at hensynet til dyrka mark og landbruksområder håndteres på en forsvarlig måte, og at det vurderes alternative arealer for rigg- og anleggsområder.

Kommentar:

1. *Det reguleres ikke inn nye massetak på denne strekningen. Eksisterende massetak Teigen vil bli benyttet til deponering av masser eventuelt Vårmoen. Massetak for uttak av masser til bærelag for ny veg er regulert på Vårmoen.*
2. *Det er utført konsekvensutredning for tema naturmiljø samt vurderinger etter naturmangfoldloven.*
3. *Støykart er utarbeidet, svært få eiendommer regulert til boligformål som er støybelastet på denne strekningen.*
4. *Dyrka mark berøres i liten grad av vegutbedringen, ressursregnskap derfor ikke vist.*
5. *Det er utført en konsekvensutredning for tema reindrift og har vært flere dialogmøter med reindriftnæringa. Alle steder det er forsvarlig å fjerne rekkverk, skal dette fjernes. Belysning må følge krav til vegnormal. Statens vegvesen vil ha oppfølgende dialog med reindriftnæringa i neste planfase og i anleggsfasen.*

3. SAMETINGET, DATERT 07.10.14

Kjenner ikke til uregistrerte samiske kulturminner, må ha en gjennomgang i arkiver i forkant av en befaring. Stort potensiale for funn av samiske kulturminner, i tillegg til tidligere registreringer og i den nordligste delen av planområdet som ikke har vært befart tidligere. Befaring blir utført i feltsesongen 2015. Statens vegvesen må akseptere budsjettoverslag. Ber om å få tilsendt utkast til reguleringsplan så snart den foreligger.

Kommentar: Befaring er utført, ingen samiske kulturminner er påvist innenfor plangrensa.

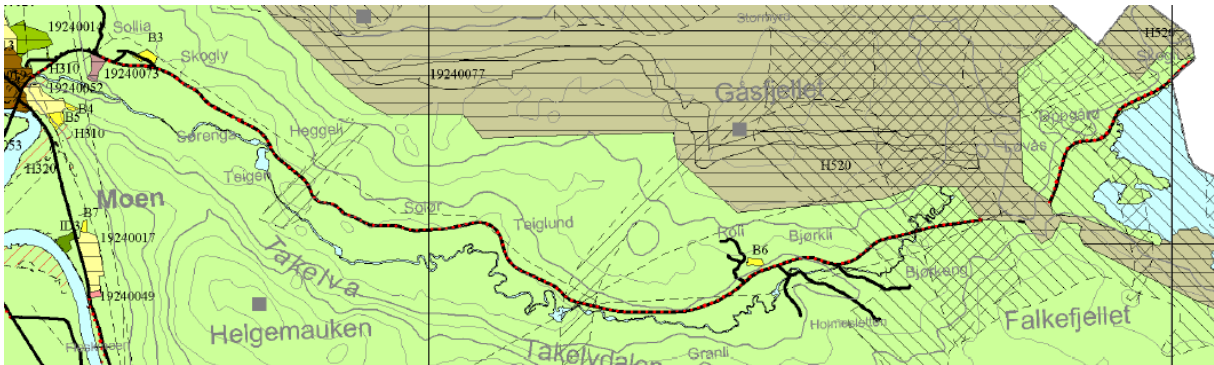
4. MÅLSELV KOMMUNE, DATERT 26.06.14

VARV (Vann, avløp, renovasjon og veg):

- Reguleringsplanen bør også omfatte trasé for gang- og sykkelveg og busslommer
- E6 sterkt trafikkert veg: Legge til rette for trygge adkomster til busslommer
- Hensyn til myke trafikanter

MAN (Miljø, areal og næring):

- I henhold til jordlova skal fulldyrka jord ikke brukes til formål som ikke tar sikte på jordbruksproduksjon
- Viktig å sikre adkomst til landbrukseiendommer
- Dersom det skal etableres masseuttak i LNFR-området forutsettes det at uttaket er i tråd med bestemmelsen i kommuneplanens arealdel
- Hensynssoner i KpA må bli hensyntatt i reguleringsplanen



Kommentar:

1. Gang og sykkelveg reguleres ikke inn på denne delstrekningen
2. kollektiv holdeplasser blir etablert på Heia rasteplass og Løvås. Adskilte soner for gående og kjørende skal tilstrebes.
3. Utmarksavkjørsler er lagt inn og evt flyttet der sikt eller rekkverk gjør det umulig å opprettholde disse
4. Det reguleres ikke inn nye massetak på denne strekningen. Masser skal gjenbrukes der mulig, og evt deponeres i nedlagt massetak Teigen eller på Vårmoen
5. Hensynssoner er videreført i tråd med overordna kommuneplaner

5. TROMS KRAFT NETT AS, DATERT 19.08.14

Ønsker å delta i planarbeidet med bakgrunn i:

- Sikre at alle TKNs el-anlegg innenfor planområdet blir vist i planen

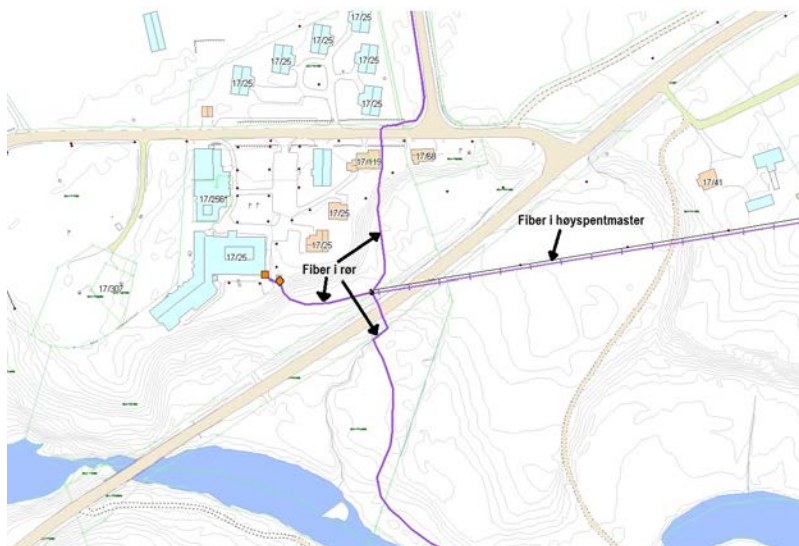
- Ved forslag som medfører flytting av el-anlegg, tidligst mulig vurderinger av konsekvenser og kostnader
- Vurdere forventet strømforbruk, avklare behov for nye el-anlegg
- Så tidlig som mulig se mulighet for samarbeid med øvrig infrastruktur

Kommentar:

Det har vært møter og befaring med Troms Kraft. Infrastruktur og evt flytting av master/omlegging av kabler vil bli fulgt opp i neste planfase.

6. BREDBÅNDSFYLKET V/ LENNART CHRISTENSEN DATERT 10.02.16

Christensen viser til kart over traseer v/ Høgtun, og at Bredbåndsfylket forøvrig har traseer i høyspentstolper på hele strekningen.



Kommentar:

Infrastruktur og evt flytting omlegging av kabler vil bli fulgt opp i neste planfase.

7. NVE V/ STIAN BUE KANSTAD DATERT 22.02.16

NVE legger til grunn at det blir utført geotekniske undersøkelser av grunnforhold også i området som vurderes til massedeponi. I områder der det blir påvist kvikkleire skal områdestabiliteten vurderes. Viser til at det generelt bør utvises forsiktighet ved planlegging langs vassdrag, elver, bekker og vatn. Man bør unngå å ta i bruk arealer ved vassdrag for å ivareta hensyn til allmenne interesser og man bør også trekke veger og inngrep vekk fra kantsone langs vassdrag. Det naturlige vegetasjonsbelte langs vassdrag er gitt særskilt beskyttelse i vannressursloven § 1. Det er naturlig at formålet med bestemmelsen blir innarbeidet i planer etter plan- og bygningsloven.

Kommentar: tas til etterretning

Det er utført en rekke grunnboringer på strekningen. Denne delen av planområdet har ikke kvikkleire, en del torv. Geoteknisk rapport og vegteknologisk notat skal følges opp i neste planfase.

8. DIREKTORATET FOR MINERALFORVALTNING V/ MARTE KRISTOFFERSEN, DATERT 25.02.16

Direktoratet for mineralforvaltning har ingen merknader til det utvidete planområdet.

Kommentar:

Tas til etterretning.

9. TROMS FYLKESKOMMUNE V/ PLANAVDELINGA, DATERT 25.08.14 OG 08.03.16

Troms fylkeskommune viser til at det er behov for mer detaljert planavgrensning før de kan ta stilling til behovet for arkeologiske undersøkelser.

Kommentar: Planavgrensning er tilsendt, befaring er utført. Tilbakemeldinger så langt er at ingen kulturminner berøres.

Troms fylkeskommune har ingen merknader til utvidet planområdet.

Kommentar: tas til etterretning

10. STATNETT, DATERT 15.02.14

Viser til at Statnett fikk anleggskonsesjon til å bygge, drifte og vedlikeholde ny 420 kV kraftledning på strekningen Ofoten –Balsfjord i vedtak av 14.01.14. Kraftledninger etableres i medhold av energiloven og er i hovedsak unntatt fra PBL. Kraftledninger reguleres ikke, men bør innarbeides som hensynssoner (faresoner) i reguleringsplaner. Hensynssonen som også er et byggeforbudsbelte er totalt på 40 m, 20 m målt horisontalt til hver side fra senter av ledningen. Det må ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til Statnetts anlegg, og det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av redusert høyde fa terreng og opp til luftledningsanlegg. Dersom grunneier ønsker å utnytte grunnen under kraftledning må Statnett som ledningseier kontaktes.

Kommentar:

Det har vært møter og befaring med Statnett angående Heia speiselt. Det er avkalrt at det tillates utkjøring og parkeringsareal under faresone høyspent.

11. KRISTIN B. HALVORSEN GNR 43 BNR 367 I BALSFJORD, DATERT 15.02.16

Viser til kartutsnitt , som viser bruken av gamle E6–sløyfer.

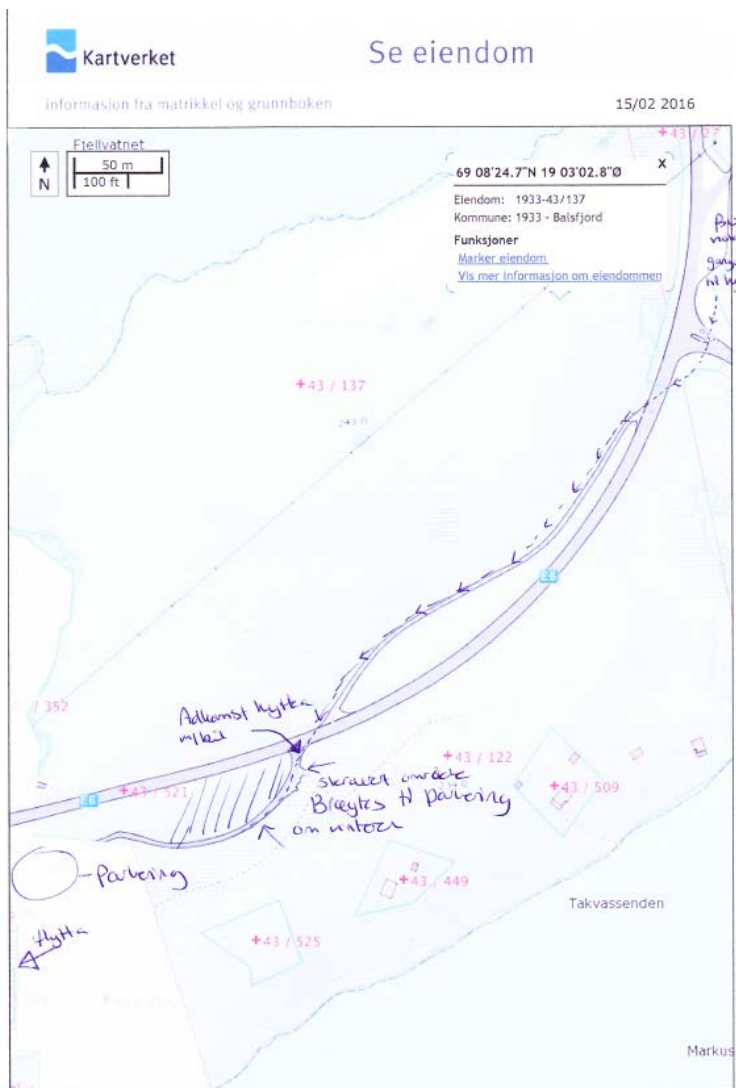
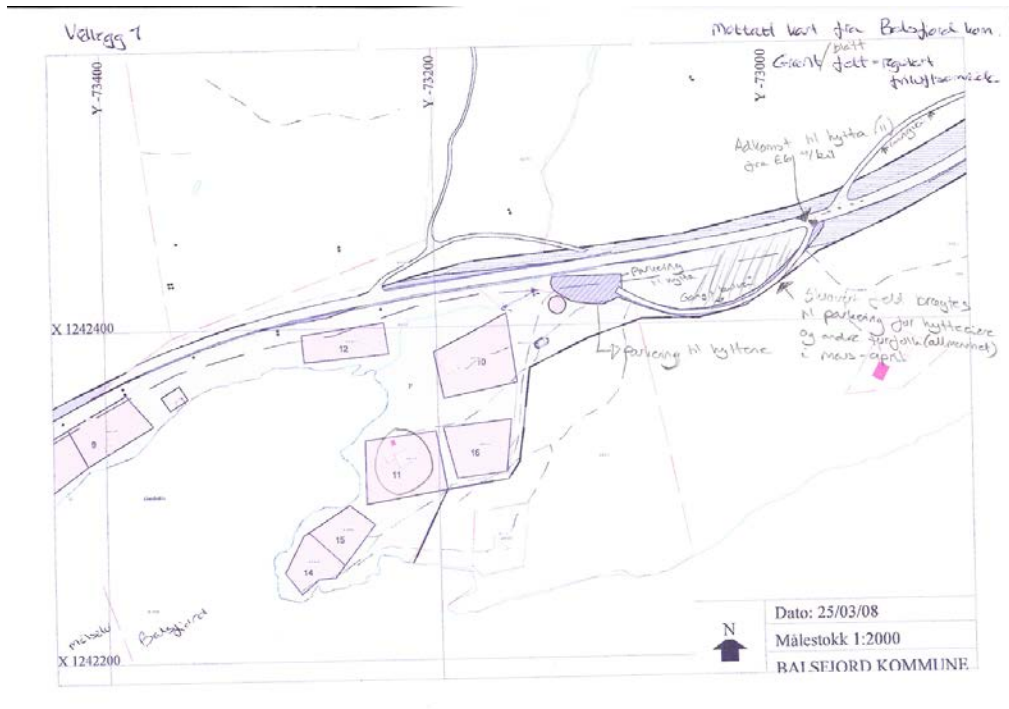
I området fra Heia til Takvassbukta (se vedlegg 1 – Takvassbukta er bukta der merknadshaver har hytte. Her er ca. 7 hytter og flere ubebygde hyttetomter. Jfr. fra kartet er det åpenbart at dette berører flere parter. Den eneste adkomsten til hytta er med bil tar av fra gamle vegsløyfen på E6. Tromsbygg med tilhørighet på Storsteinnes har arbeidet med reguleringsplanen i samarbeid med Balsfjord kommune. Tromsbygg eier tomt 14, 15 og 16 + grunneiendommen i regulert område.

Merknadshaver omfatter familie på 6 fra Tromsø, som i tillegg til bil også bruker buss til og fra hytta. Avstigning fra Tromsø er på Heia og påstigning er ved bussholdeplassen i krysset inn til Øverbygd. Benytter den gamle E6 vegsløyfen som gangsti og til å trille syklene og når vi ferdes i naturen rundt Heia. Siden det er regulert skytefelt på øvre side av vegen (mot vest) er det kun mulig å ferdes i naturen fra Heia og østover til fots. Pga. trafiksikkerhet er det kun mulig med sykkel på vegstrekningen fra krysset og inn mot Øverbygd. Må krysse E6 via gammel vegsløyfe to ganger og det er i utgangspunktet ikke heldig, men det er den eneste muligheten for å ferdes til fots og med sykkel. Denne vegsløyfen benyttes mye.

Punkter i prioritert rekkefølge:

1. Om vegsløyfe i regulert område merket med: Adkomst til hytta fra E6 med bil (vedlegg3) revegeteres mister flere hytteeiere all adkomst til eiendommene. Ber dere derfor om at denne avkjørsel fra E6 beholdes. Eventuelt at Statens vegvesen etablerer en alternativ bedre inn/utkjørsel til eiendommene.
2. Sterkt ønske om at vegsløyfe på øvre side av E6 ikke revegeteres. Det vil kun være behov for å ferdes til fots og trille sykler på denne strekningen. Uten denne muligheten må man ferdes etter E6 med flere barn for å komme oss i naturen til fots, sykle fra Øverbygdkryss og reise til/fra hytta med buss. Det er spesielt farlig å ferdes til fots langs E6 da det i tillegg til sving er autovern på denne strekningen, og mye tungtransport i 80–100kmt.
3. I dag går det ikke an å ferdes på utsiden av autovernet mot Øverbygdkrysset ned mot Takvatnet fra hytteområdet. I forhold til sikkerhet i det å krysse E6, har det vært ønskelig å etablere en gruset gangsti/evt. flate ut terrenget slik at det går an gå ferdes til fots på utsiden av autovernet. Det vil da ikke være behov for vegsløyfen merket gangsti for tur, sykkel og busstransport.

Allmennheten bruker oppbrøytet parkeringsplasser i forhold til skigåing og turer langs Takvatnet fra mars–april.



Kommentar:

- 1. Avkjørsel til gammel vegsløyfe øst for E6 (mot Takvatnet) opprettholdes, men flyttes 60–70 meter mot sør for å få bedre siktforhold.*
- 2. Den gamle vegsløyfa vest for E6 reguleres til LNRf-areal, men vil ikke bli revegetert av Vegvesenet.*
- 3. Mot Øverbygdkrysset vil vegskråningen øst for E6 bli slaket ut og rekkverket fjernet. Det vil formodentlig bli mulig å gå i terrenget her, men det vil ikke bli regulert eller opparbeidet gangsti.*

12. SAMEIET FREDLYST V/ LARS INGE BRENNÅ, GNR 43 BNR 122 I BALSFIJORD. DATERT 03.03.16

Viser til mottatt varsel om utvidet planområde ved regulering av E6 Olsborg – Heia, delstrekning Høgtun–Solør, og delstrekning Skardelva bru–Heia/Myre

Den nye varslede planen for planområde vil berøre eiendommen 43/122, Fredlyst, i Balsfjord kommune. Merknadshaver viser til at hyttefeltet er regulert i plan 43–122 Fredlyst vedtatt 1983. Ber om at følgende punkter blir avklart før planarbeidet ferdigstilles og arbeid starter.

1. Ved vegomlegging må det sikres fortsatt adkomst til fem hytter på vår eiendom, oppført i samsvar med reguleringsplan, og parkering for sameiets familier, minimum for 10 biler. Se reguleringsplan 1/3–1983, Balsfjord kommune, vedlagt.
2. Adkomst for 8 hytter sør for vår eiendom skjer i dag over adkomst/parkering til 43/122, da disse ikke har annen adkomstmulighet. Vi forutsetter at det i samsvar med grensestadfesting opparbeides parkeringsplasser for hyttene på naboeiendommen 43/142/352, på deres eiendom.
3. Vi vil be om en grensestadfesting iht. eiendomsregisterkart, mot Vegvesenets veggrense etter at ny veg er anlagt. Dersom det ikke blir anlagt ny veg, vil vi be om at det blir foretatt en grensestadfesting i henhold til dagens eksisterende eiendomsgrenser. Vi ber om at vi mottar et mer detaljert plandokument som viser hvor mye av vår eiendom som blir berørt av de planer som nå er under arbeid.

Kommentar:

- 1. Hyttene har i dag adkomst over en gammel vegsløyfe ved E6. Avkjørselen til denne vegsløyfa opprettholdes, men flyttes 60–70 meter mot sør for å få bedre siktforhold. Eventuell regulering/opparbeiding av parkeringsplass må grunneierne selv sørge for.*
- 2. Adkomst til hyttene sør for 43/122 skjer over den samme gamle vegsløyfa. Også for disse hyttene er det grunneierne selv som må sørge for parkeringsplass.*

3. Når ny E6 er bygget vil Statens vegvesen få avholdt oppmålingsforretning der eiendomsgrensene for veggrunnseiendommen fastlegges. Oppmålingsforretning før ny veg bygges kan være aktuelt dersom vegarbeidet kan ødelegge eksisterende grensemerker.

12 oversikt over eindommer der parter er tilskrevet

Siden det ikke er lov å offentliggjøre lister med navn og adresser på internett, er navn og adresser fjernet fra lista.

Målselv: gnr 95, gnr 117.

Balsfjord: gnr 43

| |
|--|
| Medeier av 43/362 |
| Eier av 43/141 |
| Eiere av 43/360 |
| Medeier av 117/1 |
| Eier av 43/112 |
| Eier av 43/497 |
| Eier av 95/93 |
| Eier av 95/95 |
| Medeier av 43/144 |
| Medeier av 43/449 |
| Eier av 95/14, 35 |
| Eier av 43/11,175, 185 |
| Medeier av 117/1 |
| Eier av 43/374 |
| Medeier av 117/1 |
| Medeier av 43/144 |
| Medeier av 43/352 |
| Eier av 95/90 |
| Medeier av 95/9 |
| Eier av 43/571 |
| Eier av 43/358 |
| Eier av 95/88 |
| Fester av 95/1/25, 36 |
| Eiere av 95/110 |
| Eier av 43/365, 419, 448 |
| Eier av 95/86 |
| Medeier av 43/122 og 43/449 |
| Eier av 43/57 |
| Eiere av 95/123 og festere av 95/1/44 |
| Eier av 43/366 |
| Eiere av 43/383 |
| Eier av 43/361 |
| Medeier av 43/352 |
| Medeier av 95/9 |
| Medeier av 43/352 |
| Eiere av 43/367 |
| Eier av 43/509 og medeier av 43/122 |
| Medeier av 43/144 |
| Eier av 95/91 |
| Medeier av 43/362 |
| Eier av 43/137 |
| Medeier av 43/122 og 43/449 |
| Eier av 43/28 |
| Eier av 43/359 |
| Eier av 43/363 |
| Eier av 43/364 |

| |
|--|
| Eier av 43/27 |
| Eier av 95/10 |
| Eier av 95/94 |
| Eier av 43/525 og medeier av 43/122 |
| Medeier av 43/122 og 43/449 |
| Eier av 95/1 |
| Medeier av 43/362 |
| Eier av 95/51 |
| Eier av 43/142, 499, 500, 501 |
| Eier av 117/3 og medeier av 117/1 |
| Eier av 95/11 |

Kommuner og sektormyndigheter som er tilskrevet:

| 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 | |

Andre parter som er tilskrevet:

| | | | | | |
|--|---|--|----------------------------------|------|--------------|
| | | | | | |
| | 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 | postmottak@tromskraft.no | | 9291 | Tromsø |
| | Statskog | post@statskog.no | Moen | 9321 | Moen |
| | Samishop As ved / Jarle Trulsen | | Storsteinnes | 9050 | Storsteinnes |
| | Mauken /Tromsdalen reinbeitedistrikt v/ Tore Anders Oskal | tax_308@hotmail.com | Dalheim | 9027 | Ramfjordbotn |

13 Vedlegg

1. Plankart E6 Olsborg–Heia, delstrekning 3, Skardelva–Heia/Myre, datert 09.03.17
2. Reguleringsbestemmelser E6 Olsborg–Heia, delstrekning 3 Skardelva–Heia/Myre, datert 09.03.17
3. Illustrasjonshefte (inkludert støysonekart) E6 Olsborg–Heia, delstrekning 3 Skardelva–Heia/Myre, datert 09.03.17
4. ROS analyse E6 Olsborg–Heia, Delstrekning 3: Skardelvbua–Myre, datert 13.10.16
5. Veileder landskapsbilde E6 Olsborg–Heia, delstrekning 3, Skardelva bru–Myre, datert 01.12.16
6. E6 Olsborg–Heia Ingeniørgeologisk rapport for reguleringsplan, skjæringer delstrekning 3, SWECO, datert 12.09.2016
7. Vurderingsrapport (geoteknisk)– E6 Olsborg–Heia delstrekning Skardelva bru–Heia/Myre, datert 22.09.2016
8. E6 Olsborg–Heia – dimensjonering av overbygning ved utbedring av delstrekning 3, Skardelva–Heia, datert 24.06.2016

9. NINA kortrapport 19; Konsekvensutredning Naturmiljø E6 Olsborg–Heia, delstrekning 3 fra Skardelvbrua til avkjørsel Fylkesveg 296 ved Myre, Norsk institutt for naturforskning (NINA), datert juli 2016
10. NINA rapport 1260; Konsekvensanalyse for tema reindrift E6 Olsborg–Heia, delstrekning 3, Norsk institutt for naturforskning (NINA), datert mai 2016



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

vegvesen.no

Trygt fram sammen