



Statens vegvesen

PLANBESKRIVELSE



Per Otto Aursand, Statens vegvesen

REGULERINGSPLAN E6 Olsborg-Heia

Delstrekning 2
Olsborg/Høgtun-Solør

Målselv kommune

Region nord
Vegavdeling Troms
28.09.17

vedtatt Målselv kommune
K-sak 104/2017
06.12.17

1 Sammenheng	2
2 Innledning	2
3 Bakgrunn for planforslaget	4
3.1 Planområdet	4
3.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for E6 Olsborg–Solør	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	8
6.1 Beliggenhet	8
6.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk	8
6.3 Trafikkforhold	8
6.4 Teknisk infrastruktur	9
6.5 Landskapsbilde	11
6.6 Nærmiljø/friluftsliv	11
6.7 Naturmangfold	12
6.8 Kulturmiljø	13
6.9 Naturressurser	13
6.10 Grunnforhold	14
6.11 Andre forhold	15
7 Beskrivelse av forslag til detaljregulering	15
7.1 Planlagt arealbruk	15
7.2 Tekniske forutsetninger	17
7.3 Nærmere beskrivelse av planstrekningen	21
8 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger	24
8.1 Framkommelighet	25
8.2 Samfunnsmessige forhold	25
8.3 Avlastet veg og forslag til omklassifisering	25
8.4 Naboer	25
8.5 Byggegrenser	27
8.6 Gang- og sykkeltrafikk	27
8.7 Kollektivtrafikk	28

8.8 Landskap – Virkninger av planforslaget.....	28
8.9 Nærmiljø/friluftsliv	32
8.10 Naturmangfold.....	32
8.11 Kulturmiljø.....	34
8.12 Naturressurser	34
8.13 Grunnforhold	36
8.14 Fjellskjæringer	37
8.15 Støy og vibrasjoner	37
8.16 Massehåndtering.....	38
8.17 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse	38
10 Gjennomføring av forslag til plan.....	39
10.1 Framdrift og finansiering	39
10.2 Utbyggingsrekkefølge	39
10.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden.....	39
10.4 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)– og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen	39
11 oppsummering av merknader	41
12 oversikt over eiendommer der parter er tilskrevet.....	53
13 Vedlegg.....	56

1 Sammendrag

Detaljreguleringsplanen setter av areal til breddeutvidelse og justeringer av veglinja mellom Olsborg/Høgtun og Solør. Strekingen er ca 6 km lang. Det tilrettelegges for gang- og sykkelveg fra Høgtun til Teigen. Planforslaget som var på høring viste to alternative vegløsninger forbi Høgtunkrysset. Alternativ 1 tilrettela for forbikjøringsfelt ved Sollia. Forbikjøringsfeltet ville ført til at noen avkjørsler blei stengt, og at man i Høgtunkrysset bare kunne tillate envegskjøring. Alternativ 2 er utbedring av eksisterende veg, og alle avkjørsler opprettholdes.

Etter høring og merknadsbehandling anbefaler Statens vegvesen at alternativ 2 (uten forbikjøringsfelt) legges til grunn for endelig reguleringsvedtak. For mer om dette se kap. 7, 8 og 11.

2 Innledning

Forslag til detaljregulering for E6 Olsborg–Heia, delstrekning 2 er utarbeidet av Statens vegvesen i samarbeid med Målselv kommune. Planen er utarbeidet etter hjemmel i Plan og bygningsloven § 3-7. Reguleringsplanen har nasjonal arealplan-ID: 1924-2016001.

Statens vegvesen er ansvarlig for saksbehandlingen fram til oversendelse til kommunen for politisk vedtak.

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

Oppstart av planarbeidet ble, i henhold til Plan- og bygningsloven § 12-8 annonsert i Nordlys og Nye Troms den 13.06.2014. Berørte parter og sektormyndigheter ble videre varslet om utvidelse av planområde i to omganger med frist 06.03.16 og 05.07.16.

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.

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 alle vedlegg se kap 12).

- Planbeskrivelse E6 Olsborg–Heia, delstrekning 2 Olsborg–Solør, revidert 28.09.17
- Plankart E6 Olsborg–Heia, delstrekning 2 Olsborg–Solør (versjon uten forbikjøringsfelt), revidert 28.09.17
- Reguleringsbestemmelser E6 Olsborg–Heia, delstrekning 2 Olsborg–Solør, revidert 28.09.17
- ROS analyse E6 Olsborg–Heia, delstrekning 2: Høgtun–Solør, datert 13.10.16

Statens vegvesen har ansvaret for planarbeidet til og med merknadsbehandlingen som foregår etter høringsperioden. Deretter mottar Målselv kommune forslag til detaljregulering for politisk behandling. Kommunens endelige vedtak kan påklages til kommunal og moderniseringsdepartementet iht. Plan- og bygningslovens § 12-12. Avgjørelsesretten i klagesaker er delegert til Fylkesmannen i Troms.

Planforslaget var på høring/ offentlig ettersyn i tiden 07.04.17 – 31.05.17 på følgende steder:

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

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

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

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

På dette prosjektet skal Jens Aarbø være grunnerverver. Ved en seinere anledning vil han ta kontakt med berørte grunneiere og rettighetshavere. Ved spørsmål som direkte angår grunnervervet kan han nås på telefon 75552758, eller e-post: jens.aarbo@vegvesen.no

Prosjektgruppa for utarbeidelse av planforslaget:

Fagansvarlig:	Firma	Navn:
Vegplanlegging/Kollektivløsninger/ /Reguleringsplankart	Statens vegvesen	Eirik Åsbakk
Støy	Statens vegvesen	Eirik Åsbakk
Plankart	Statens vegvesen	Eirik Åsbakk
Formell planprosess/planbeskrivelse mm	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	Statens vegvesen	Lars Aage Gade- Sørensen
Kulturminner/kulturmiljø	Statens vegvesen	Tom Andre Edvardsen
Nærmiljø/friluftsliv	Statens vegvesen	Målselv 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	Fagkontakt i SVV: Hallvard Haugen Nordbrøden
Elektro	Statens vegvesen	Stephan Hanssen
Grunnerverv	Statens vegvesen	Jens Gunnar Aarbø

3 Bakgrunn for planforslaget

3.1 Planområdet

Delstrekning 2 starter mellom Olsborg og Høgtunkrysset og ender ved Solør hvor den møter den ferdigregulerte strekningen Solør–Skardelva. Delstrekningen er ca. 6 km lang (hp11 km 0,45–6,4). Dagens veg oppfyller ikke vegnormalenes krav, og har blant annet for dårlig kurvatur, for smal vegbredde, og for dårlig sikt i flere avkjørsler. Fordi det er barneskole på Olsborg, skal det etableres gang- og sykkelveg i en strekning på ca. 4 km.

Mellom Høgtunkrysset og boligfeltet i Sollia vil eksisterende veger kunne benyttes til gang- og sykkelveg eller kombinert kjøreveg/gang- og sykkelveg. Det vil bli etablert ny gang- og sykkelveg parallelt med E6 fra og med profil 2450 til profil 4400.



Figur 1 Kart som viser hvor delstrekning 2 er lokalisert i forhold til de andre delstrekningene

3.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for E6 Olsborg–Solør

Delstrekningen Olsborg–Heia ligger på E6 som er hovedferdselsåren i landet. Strekingen har stedvis svært dårlig dekke og variabel vegbredde. Flere kryssløsninger er uheldige i forhold til trafiksikkerhet 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 formåls grensen 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
- Tilrettelegge for syklende og gående
- Forbedre trafikksikkerheten på strekningen

Resultat mål

- En vedtatt detaljreguleringsplan for E6 Olsborg –Heia, delstrekning 2 Olsborg/Høgtun – Solør innen 2017

3.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Statens vegvesen har i samråd med Målselv kommune og Fylkesmannen kommet fram til at planen ikke må konsekvensutredes etter § 2 i forskrift om konsekvensutredning.

4 Planprosess og medvirkning

Statens vegvesen har i samarbeid med Målselv kommune gitt informasjon om planarbeidet, slik at alle parter har hatt mulighet til å få innsikt i planprosessen, foreslåtte løsninger og konsekvenser av disse. Det har i løpet av planprosessen 2014–2017 vært flere anledninger til 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 og Balsfjord kommune 04.03.15 og 31.03.16.
- 3. varsel om utvidet planområdet, parter tilskrevet 06.07.16
- ROS analyse med Målselv og Balsfjord kommune på Storsteinnes 25.08.16.
- Møte med reindriftsnæringa ved Tore Anders Oskal 04.03.15 og 05.09.16.
- Folkemøte (under offentlig ettersyn) i Takelvdalen grendehus 20.04.17
- Møte (video) med kommunen angående merknad fra mattilsynet 13.06.17

5 Rammer og premisser for planarbeidet

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

For å oppnå nasjonale forventninger om et fremtidsrettet og miljøvennlig transport system, er det nødvendig å ta særlig hensyn til lokale forhold. I denne planen er følgende momenter spesielt vektlagt for å nå disse forventningene:

- Bedre trafiksikkerhet for alle trafikantgrupper.
- Styrke strekningens fremkommelighet og funksjon som regional transportåre.
- Tilrettelegging for sykling og gange.

Nasjonal transportplan

Handlingsprogrammet 2014–2017 til NTP for samordningsstrekningen Brandvoll–Heia viser at 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. Formålet er at strekningen skal bygges ut til dimensjoneringsklasse H2 eller H3. På kort sikt gjennomføres mindre kurvaturtiltak, forsterkning og tiltak på sideterreng mellom Olsborg og Heia. Det ble i 2014 besluttet at denne reguleringsplanen skal planlegges etter utbedringsstandard U–H2. Framskrevet ÅDT er 3520.

Planstatus for området

Måselv kommune sin arealplan

E6 på strekningen er i hovedsak uregulert, og inngår som hovedveg i kommuneplanens arealdel (KPA) 2012–2025 for Måselv (vedtatt 13.12.12). Kommuneplanens arealdel vedlegg 2 spesifiserer krav til nye reguleringsplaner i Måselv kommune. Fokus i vedlegg 2 er å sikre tilgang til friluftsområder/–aktiviteter. Viktige naturtyper, leveområder for planter og dyr, og viktige inngrepsfrie naturområder skal dokumenteres og sikres i størst mulig grad. Det vektlegges at tiltak skal underordne seg landskapet på en slik måte at de ikke bryter horisontlinjer eller kommer i konflikt/konkurranses med andre markerte landskapstrekk. Det er ikke tillatt å fjerne høyverdige, stedegen og representativ vegetasjon uten at dette er vurdert og godkjent gjennom plan- eller byggesaksbehandling.

Gang- og sykkelveg fra Olsborg til kommunegrensa med Balsfjord er markert som en parallellforskjøvet linje på nordsiden av E6. Dette er ikke en juridisk linje, men en rettleiding for hvor det eventuelt skal planlegges for gang- og sykkelveg i området.

Mellom Olsborg og Solør er det en reguleringsplan hvor E6 inngår:

- Reguleringsplan Sollia masseuttak datert 22.04.2010

6 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

6.1 Beliggenhet

Delstrekning 2 er lokalisert mellom Høgtun og Solør. I dette området er det spredt bebyggelse langs E6 fra Solør til Teigen.



Figur 2 viser hvor strekningen begynner og slutter

6.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk

Vegarealet er avsatt til veggrunn, sidearealet er avsatt til landbruk/natur/friluftsliv og reindrift (LNFR) med mulighet for spred bebyggelse. I Sollia er det avsatt areal til framtidig bolig. Her er noen gamle E6 vegsløyfer som i dag benyttes til gang og sykkelveg. En del av sidearealet til E6 blir benyttet til landbruksareal.

6.3 Trafikkforhold

ÅDT på strekningen er i dag ca. 2900. Av disse er 17 % tunge kjøretøy. Med ÅDT menes gjennomsnittlig antall kjøretøy som passerer i begge retninger, per døgn.

Vegbredden er stedvis for smal, og varierer mellom 7–8,5 m.

Det foreslås forbikjøringsfelt i området mellom Høgtun VGS og Sollia. På strekningen er det registrert følgende ulykker mellom år 2000–2015:

Ulykkestype	Antall	Alvorlighetsgrad
Møteulykker	8	1 drept, 2 alvorlig skadd og 5 lettere skadd.
Påkjørsel bakfra	1	Lettere skadd.
Utforkjøring:	6	Lettere skadd.

Figur 3: Oversikt over ulykker mellom 2000 og 2015 (Kilde NVDB).

6.4 Teknisk infrastruktur

6.4.1 Vann og avløp

På strekningen fra Høgtun til Solør er det delvis offentlig, og delvis privat vannforsyning. Det offentlige anlegget strekker seg fra Høgtunkrysset og til eiendommen gnr 18/ bnr 30 Solheim. Ledningstraseen er lagt i gang- og sykkelveg, eller vegbane, og noen steder langs veg. For å innhente informasjon om private vannledninger og brønner, er hjemmelshavere på strekninga tilskrevet og bedt om å svare på hvor de evt har vannledninger/brønner/avløp nær E6. utifra svar som er mottatt, er angitt ledninger/brønner lagt inn i kart, se vedlegg 11. Problemstillinga skal følges opp i neste planfase (byggeplan).

vann/drenering

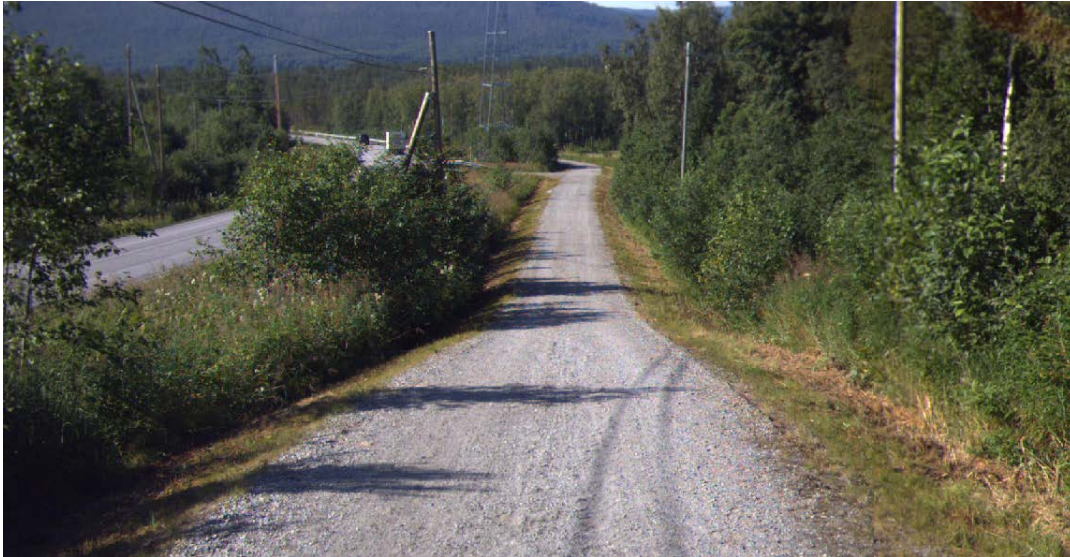
Stikkrenner langs hele strekningen må påregnes skiftet ut på grunn av breddeutvidelser/ny veg, og tilstand på gamle rør. Noen av disse vil få økt dimensjon for å få bedre flomkapasitet med hensyn til klimaendringer. Dette vil detaljeres i byggeplanleggingen.

6.4.2 Kraft

Hovedkraftledning krysser E6 like nord for Olsborg, rundt profil 1350. Her skal det etableres voll for å sikre mast mot påkjørsel. I samme område krysser høgspenlinjer to steder, i profil 1330 og profil 1600. I profil 1330 står en høyspentstolpe for tett innpå ny E6, og denne skal derfor flyttes. I profil 1600 kommer planlagt E6 ikke i konflikt med kraftledningene, og ingen tiltak er nødvendig.

Kabeletater

Innenfor planområdet er det en del infrastruktur tilhørende kabeletatene. Troms kraft og Telenors luftlinjer er ført frem langs E6 og gang- og sykkelveg, profil ca. 1000–1600.



Figur 4 viser noen av kabeletatene sin infrastruktur langs eksisterende gang –og sykkelveg.

Langs vegskulder på E6 fra profil ca. 3800–4400 ligger kabeletatenes linjer tett inntil vegen. I byggeplanen bør det vurderes flytting av linjene. Nærmere avklaringer med kabeletater utføres i byggeplanen.



Figur 5 Bildet viser noe av kabeletatenes infrastruktur forlagt langs vegskulder.

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. Jordbruket har en framtredd plass. Denne planen omfatter strekningen fra Høgtun til Solør. Planområdet preges av et variert landskap med 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. Vannet Tjønnå oppleves som en positiv kontrast til de frodige områdene rundt.



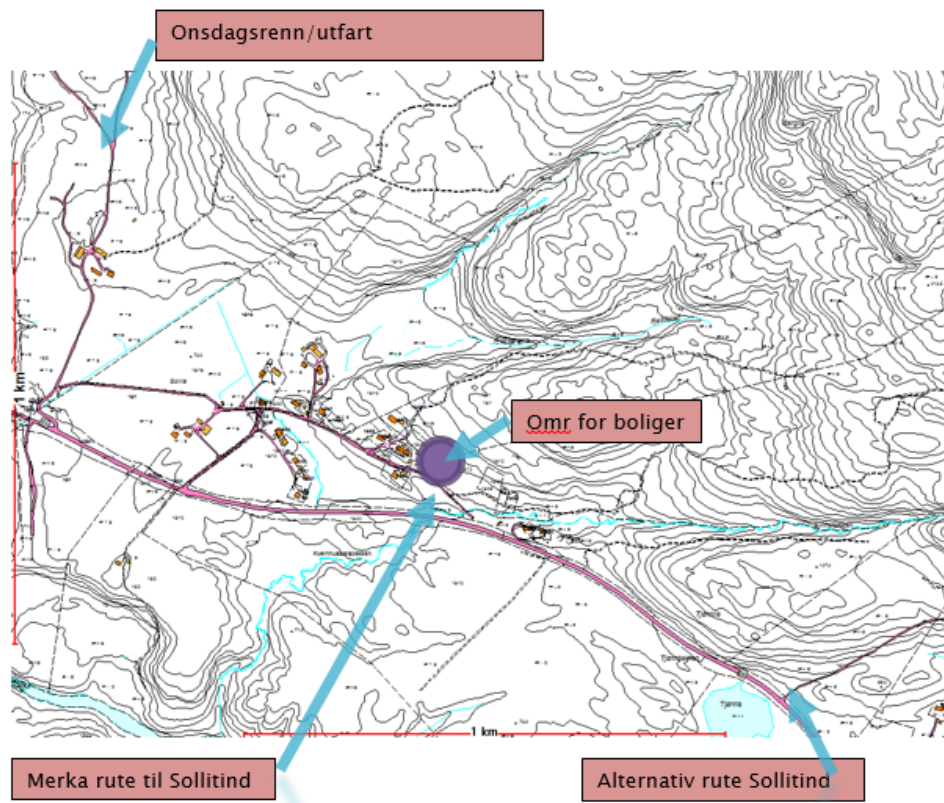
Figur 6 Vannet Tjønnå sett fra vegen. Foto: Sigrun Marie Lie

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

6.6 Nærmiljø/friluftsliv

Ved kommunal veg i Sollia, (som også vil fingere som gang- og sykkelveg på deler av strekningen) er det en blanding av gårdsbebyggelse og eneboliger som utgjør grenda Sollia. I Kommuneplanens arealdel er det avsatt et område for framtidig boligbebyggelse her. Området er mye brukt som utgangspunkt for nærturer både til Broderstadvatnet,

Sollitind og onsdagsrennene for Olsborg. Ved enden av vegen i nord er det merka løype til Sollitind.



Figur 7 kartutsnitt over Sollia, viser hvor det er boliger og hvor det er utfartsområder.

6.7 Naturmangfold

Biologisk mangfold

Planområdet strekker seg fra Olsborg til Solør. Naturmiljøet langs denne strekningen er variert og inneholder en rekke ulike naturtyper og arter. Langs vegens kantareal finnes det ulike naturtyper som eng, gressletter, myr, bjørkeskog og furuskog. Strekningen løper parallelt med Takelva ved et punkt og den krysser mindre bekker. Det biologiske mangfoldet er rikt med stor variasjon i arter.

I Naturbase er det registrert en rødlista fugl, bergand som lever i et lite vann liggende inntil E6 (Tjønna). Arten står på rødlista som sårbar (VU).

Det finnes inngrepsfrie naturområder (INON) på begge sider av strekningen.

I Hjorteviltregisteret er det registrert mange påkjørsler av elg og noen av rådyr.

Det finnes ingen registreringer av utvalgte naturtyper, prioriterte arter, verneområder, verneplan for vassdrag, naturtyper, arter, inngrepsfrie naturområder, eller svartelista arter langs strekningen.

Landskap

Planområdet tilhører landskapsregion indre bygder i Troms.

Geologi

Strekningen løper langs flere ulike berggrunnstyper. Dette er kvartære løsmasser, kvartsitt og fyllitt.

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 nærhet til planlagt tiltak på strekningen fra Olsborg til Solør.

6.9 Naturressurser

I Målselv spiller landbruk en viktig rolle. På denne strekningen er det 11 eiendommer som blir drifta som leiejord. Det er landbruksavkjøringer for dyrka areal på begge sider av E6. Man ser for seg at driftsenhetene blir større i framtida, og at det fortsatt vil være stor etterspørsel etter leiejord.

6.10 Grunnforhold

Mellom profil 940 og 1500 består løsmassene av sandig grusig siltig/ sandig silt, siltig leire og leire. Det er funnet *mulig sprøbruddsmateriale, sprøbruddsmateriale og kvikkleire* i dette området.



Figur 8 viser sonderboringspunkt der det er påvist kvikkleire. Foto: Per Otto Aursand, Statens vegvesen

Mellom profil 1500 og 2000 består løsmassene av sandig silt, sandig siltig leire, grusig sandig silt og silt som topplag. Under disse lagene er det et fastere grus/morene lag.

Mellom profil 2000 og 2400 består løsmassene av et øvre lag av sandig grusig siltig/sandig silt og grusig sandig. Videre ned er det registrert siltig leire/leire. Under dette laget er det et fastere grus/morene lag. Det er funnet *mulig sprøbruddsmateriale og sprøbruddsmateriale* i dette området.

Mellom profil 2400 og 6780 består løsmassene av torv, sandig grusig silt, sandig silt, grusig siltig sand, silt og leire. De registrerte torvmektighetene varierer mellom 0,2 og ca. 3 meter.

Deponiområdet består av sand, grus og morene.

6.11 Andre forhold

Dagens vegoverbygning

På strekningen er det partier med dårlig bæreevne som medfører behov for forsterkning. Pga. marine avsetninger, morene og breelvavsetninger er det påvist lange strekninger med telefarlig undergrunn som krever frostsikring (masseutskifting).

7 Beskrivelse av forslag til detaljregulering

7.1 Planlagt arealbruk

Det alternativet som Statens vegvesen anbefaler vedtatt, er alternativ 2 (uten forbikjøringsfelt). Alternativ 2 er en utbedring av eksisterende veg iht krav for dimensjoneringsklasse U–H2. Dette innebærer en rekke tekniske oppgraderinger som gjør vegen mer trafikksikker, mer framkommelig og mer motstandsdyktig mot nedbryting. Konkrete eksempler på dette er utbedringer av svinger, økt vegbredde, bedre drenering og forsterkning og frostsikring av vegkroppen. Samtidig gjøres det tiltak med vegens sideterreng for å minske konsekvensene dersom kjøretøy havner på avveie.

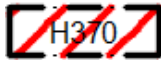

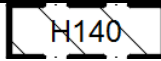

Eksisterende boligavkjørsler opprettholdes, noe dyrka mark vil bli berørt av utbedringa.

I planforslaget som lå på høring var det to alternativer som var lagt på høring. Alternativet med forbikjøringsfelt på ca 1, 4 km ved Høgtun har Statens vegvesen besluttet å trekke.

Reguleringsformål og løsninger

Tabellen 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 (o_SKV1)	Benyttes for areal som Statens vegvesen skal eie, o-SKV1 gjelder E6 og tilhørende skulder
SKV	Offentlig kjøreveg o_SKV2 og o_SKV3	Kommunal veg med kryss mot E6 (Høgtun) og kommunal veg til veg til boligfelt Sollia
SVT	Annen veggrunn – teknisk anlegg (o_SVT1) o_SVT2	o_SVT1 Benyttes for vegareal, skjæring, fylling, grøfteareal som Statens vegvesen skal eie. o_SVT2 sidereal for kommunal veg
SPP	SPP –parkeringsplass	Gjelder kommunal utfartsparkering ved Sollia som Statens vegvesen ikke skal eie
	Annen veggrunn grønt	Benyttes for areal Statens vegvesen skal eie, noen steder kan dette arealet tillates oppdyrket og høstet.
SKH	Kollektiv holdeplass (SKA =kollektivanlegg og SH = plattform))	Benyttes der det er avsatt areal til holdeplass med plattform som Statens vegvesen skal eie.
	Gang /-sykkelveg (o_SGS) og (o_SGG)	Benyttes for gang/sykkelveg eller gangareal som Statens vegvesen skal eie
LNFR	Landbruks-, natur- og friluftsområder samt reindrift (LNFR)	Benyttes for areal som Statens vegvesen ikke skal eie, men trenger tilgang til i drift og anleggsfase. Areal som kun benyttes til rigg/anlegg/deponi/interimsveger skal tilbakeføres til LNFR etter bruk.
V	Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone	Benyttes der det er større bekker/elver og kantsonen skal skjermes for inngrep.
Hensynssoner (plan- og bygningsloven § 12-6)		
H520	Hensynssone reindrift	Viser hensynssone reindrift der det er kartfesta flyttleier (kilde: Nibio 2016).

	Faresone høyspenningsanlegg	Benyttes der det er høyspent i luft som berører planområdet.
	Faresone (H390 annen fare)	Areal der det er påvist annen fare – kvikkleire
NB Sette inn skravur fra tegnforklaring plankart	Sikringszone (H 190)	Areal der vi skal erosjonssikre, gjelder bekk og evt elveskjæring
	Sikringszone (H 140)	Frisikt
Bestemmelsesområder (plan- og bygningsloven § 12-7)		
	Bestemmelsesområde rigg og anlegg #1 – #4	Arealer som benyttes nummereres (#1 – #4) og bestemmelser sier noe om hva og hvor, krav til rigg- og marksikringsplan

Figur 9 tabell viser oversikt over formål benyttet i plankart

7.2 Tekniske forutsetninger

<i>Dimensjoneringsklasse</i>	<i>U-H2</i>
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
G/s-veg bredde	3m
Sikkerhetssone mellom kjørebane og g/s veg	3m (Grøfteskråning 1:3–1:5)
Sikkerhetssone mellom kjørebane og farlige sidehinder	6m
Merknader	Det søkes om noen fravik iht vegnormalen (se avsnitt xx)
Bruer (antall og lengde)	0

Figur 10 viser hvilke tekniske forutsetninger som er lagt til grunn for planleggingen.

Vegoverbygning

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 puk (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 breddetvides.

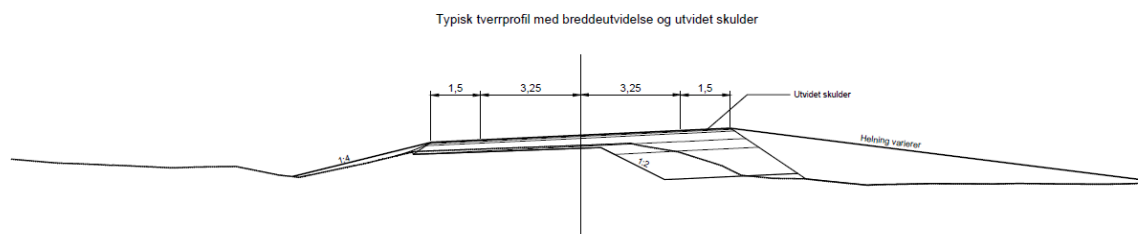
Dimensjonering av vegoverbygning for gang- og sykkelveg, samleveger og adkomstveger gjøres i byggeplanfasen.

Kjøreveger

Ny E6 dimensjoneres etter U–H2. Da ÅDT ikke er over 4000, er ikke forbikjøringsfelt påkrevd. Stigningen er likevel så lang og bratt at fartsdifferansen mellom tunge og lette kjøretøy overskrider 15 km/t. På den aktuelle strekningen vil største hastighetsforskjell mellom tunge og lette kjøretøy være 35 km/t (ifølge beregningsmodell i V120). Håndboka angir videre at det kan aksepteres inntil 20 km/t hastighetsforskjell når antall tunge kjøretøy er mindre enn 400. Dette indikerer at i tillegg til ÅDT på 4000 er tungbilandel på 10% lagt til grunn. Med ÅDT på 3600 og tungbilandel på 19% er antall tunge kjøretøy ca. 684.

Ulykkehistorikken, usikkerheter i trafikkprognoser samt innspill fra eksterne parter under ROS-analysen gir grunnlag for å vurdere forbikjøringsfelt på strekningen mellom Olsborg og Sollisletta.

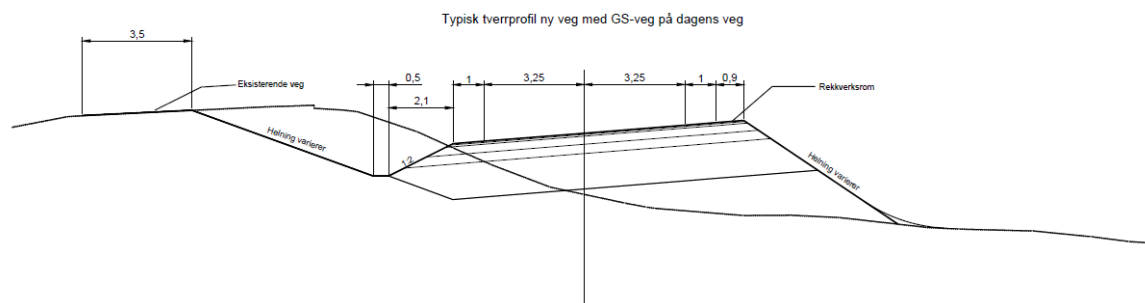
Planforslaget (plankart og C-tegninger i illustrasjonshefte viser 2 alternativer). Alternativ 1 er med forbikjøringsfelt, og alternativ 2 er uten forbikjøringsfelt. Det vil etter offentlig ettersyn og høring bli tatt stilling til hvilket av de to alternativene som skal etableres. Etter høring er det besluttet at Statens vegvesen sender over alternativ 2 (uten forbikjøringsfelt) til politisk behandling.



Figur 11 Typisk normalprofil med breddeutvidelse

Gang- og sykkelveger, fortau og gangfelt

Adkomstvegene i Sollia skal fungere som gang- og sykkelveg for deler av strekningen. Den resterende strekningen får ny gang- og sykkelveg med bredde på 3,5 m.



Figur 12 Typisk normalprofil med gang- og sykkelveg etablert på deler av dagens veg

Andre tekniske forutsetninger

Belysning

Det skal etableres nytt belysningsanlegg for gang- og sykkelveg, profil ca. 1000–1600. Gang- og sykkelvegen er vurdert slik at den ikke går parallelt med vegen. Det betyr at det kun blir belysning langs gang- og sykkelvegen, mens E6 forblir ubelyst.

Det skal videre etableres nytt belysningsanlegg fra profil ca. 2580–4420. Her skal både veg og gang- og sykkelveg belyses. Siden avstanden mellom veg og gang- og sykkelveg er stor vil det muligens anlegges separat belysning. Det vil si ett masteoppsett for veg og ett for gang- og sykkelveg.

Videre avklaringer vedrørende belysning vil bli avklart i konkurransegrunnlaget (byggeplan). Elektrotekniske anlegg i dagen avklares med landskapsarkitekt med hensyn til plassering, design og fargevalg. I byggeplanen 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.

Ett av Statnetts masteoppsett sør for Sollia må flyttes. Kostnad for flytting er estimert til kr. 300.000,- av Statnett. Øvrige berørte ledninger er lavspent og andre typer ledninger. Disse vurderes i byggeplan.

Vann og avløp

Kartlegging over plassering av private og offentlige vannledninger er gjennomført ved utsending av brev og kart til eiere av eiendommene langs strekningen. Prosjektet fikk inn noen bidrag og det blir tatt stilling til disse i prosjekteringsfasen. Flere av grunneierne har ikke tilbakemeldt på kartlegginga. Berørte grunneiere må evt ta kontakt for å få avklart om det er ledningstraseer som vil være i konflikt med utbedringer av veg i planområdet. Det er kartlagt fire tilfeller av plassering av va-anlegg som kan komme i berøring med prosjektet. For et av tilfellene må vannledning skiftes i forbindelse med skiftning av løsmasser i veg. Parter som berøres er gårdsnummer/bruksnummer 17/17, 18/46, 18/54 og 18/11 for felles vannledning. Vannledningen krysser E6. For eiendommen med gnr/bnr 17/17, 18/46 og 18/54 må det gjøres nærmere undersøkelse om eksisterende kummer kommer i konflikt med byggeplanene.

Fravik fra vegnormal

Fravik for stigningsgrad på gang- og sykkelveg:

Gang- og sykkelveg mellom pr 1460–1560 legges på en allerede etablert veg. Her er stigningsgraden for stor til å innfri krav i håndbok N100 tabell E8. Vi vurderer at å redusere stigningen her vil medføre for store terrenginngrep og kostnader, og dette kravet skal derfor fraviksøkes.

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.

Alternativ 1 med forbikjøringsfelt:

Regnemodell i V120 er benyttet til å beregne start og sluttpunkt for krabbefeltet. Beregningsmodellen viser at krabbefeltet bør avsluttes i profil 2340. Ifølge modellen bør forbikjøringsfeltet starte allerede ved kryssing av Takelva, lenger ned mot Olsborg. På grunn av behovet for å gi eiendommene 17/17 og 17/41 adkomst til E6, samt øvrige hensyn til kostnader, blir det nødvendig å søke fravik til startpunkt for krabbefelt. Det er vurdert at forbikjøringsfeltets startpunkt ikke er kritisk for trafikksikkerheten. Det forutsettes at det skiltes at det kommer forbikjøringsfelt lenger opp i stigningen slik at trafikantene ikke tar unødig risiko. – *alternativet med forbikjøringsfelt er trukket.*

7.3 Nærmere beskrivelse av planstrekningen

Høgtun–Sollia pr 815–2500:

Gjennom dette området følger ny E6 dagens trase. Stigningsgraden fra Høgtun opp til Sollia vil reduseres så kravet på under 6 % innfris. Eksisterende nett vil kunne benyttes som gang- og sykkelveg mellom Høgtun og Sollia. I deler av dette området finnes avsetning av marin leire med stor mektighet. Det er derfor nødvendig å masseutskifte ned til 2 m under ny veg for å sikre tilstrekkelig bæreevne, og det vil derfor bli nødvendig å anlegge midlertidige omkjøringsveger her i byggefasen. For utdyping av temaet se vedlegg 8 og 9.



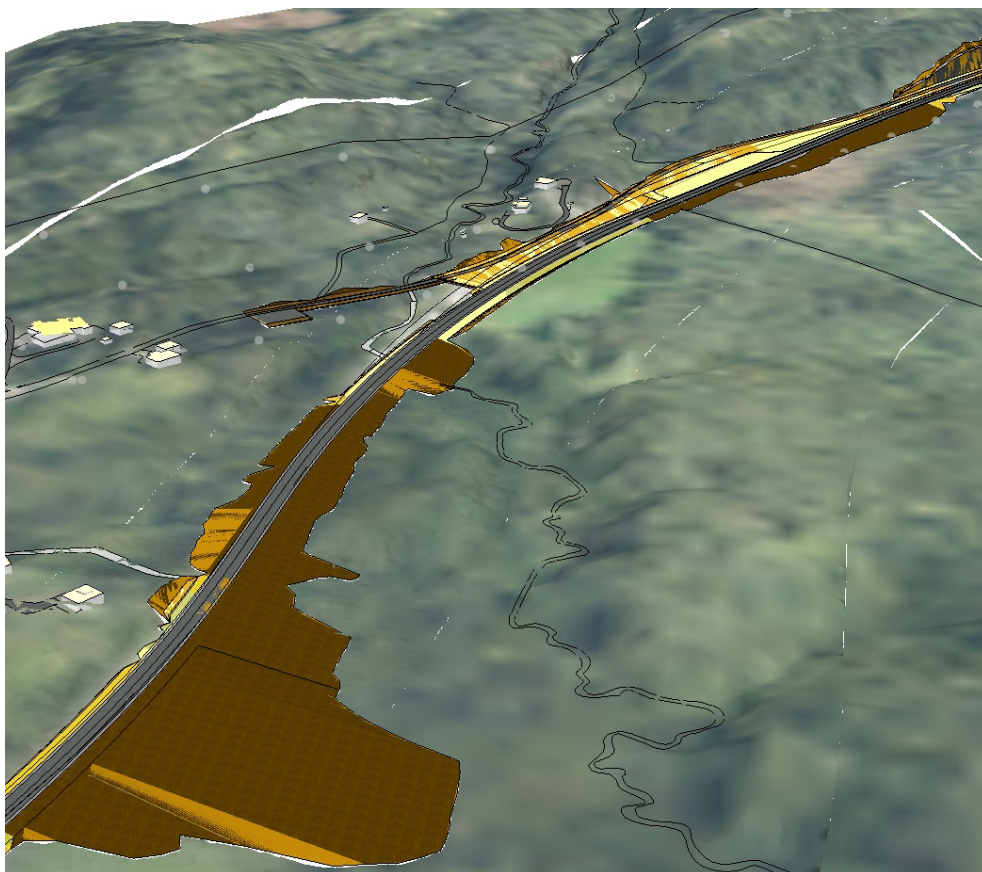
Figur 13 Utsnitt fra vegmodell fra Høgtunkrysset mot Solia

Sollia – Teigensletta profil 2500–3600:

Gjennom deler av dette området vil ny veg justeres mot sør slik at deler av eksisterende E6 kan opparbeides til gang- og sykkelvegforbindelse mellom Sollia og Teigensletta.

Dagens busslommer på Sollia saneres, og isteden skal det opprettes en ensidig busslomme ca 800 østover langs E6. Denne buslomma vil betjene trafikk i begge retninger og vil ha tilknytning til ny gangs og sykkelveg. På denne måten slipper myke trafikanter å krysse vegen her ettersom all bebyggelse ligger på nordsiden av vegen. For detaljer, se tegning C103 i tegningsheftet som følger denne planen.

Det skal også opprettes en utfartsparkering mellom Sollia og Teigensletta.



Figur 14 Utsnitt fra vegmodell fra Sollia mot Teigensletta

Teigensletta profil 3600–4500

Her følger ny veg dagens trase, men høydene må justeres noe for å sikre tilstrekkelig avrenning fra vegbane og grøft. Gang- og sykkelveg føres frem til Teigen, hvor bebyggelsen slutter. Det er planlagt å legge deler av sykkelvegen på den gamle E6-sløyfa som ligger midt på Teigensletta. Det planlegges også bussholdeplasser på begge sider av vegen rundt profil 3550, samtidig fjernes dagens bussholdeplasser på Teigen (pr 4400)



Figur 15 Utsnitt vegmodell fra Teigensletta

Teigensletta profil 4500–5400

Også her følges eksisterende trase.

Det gjøres tiltak for å hindre erosjon fra Takelva ved profil 4680.

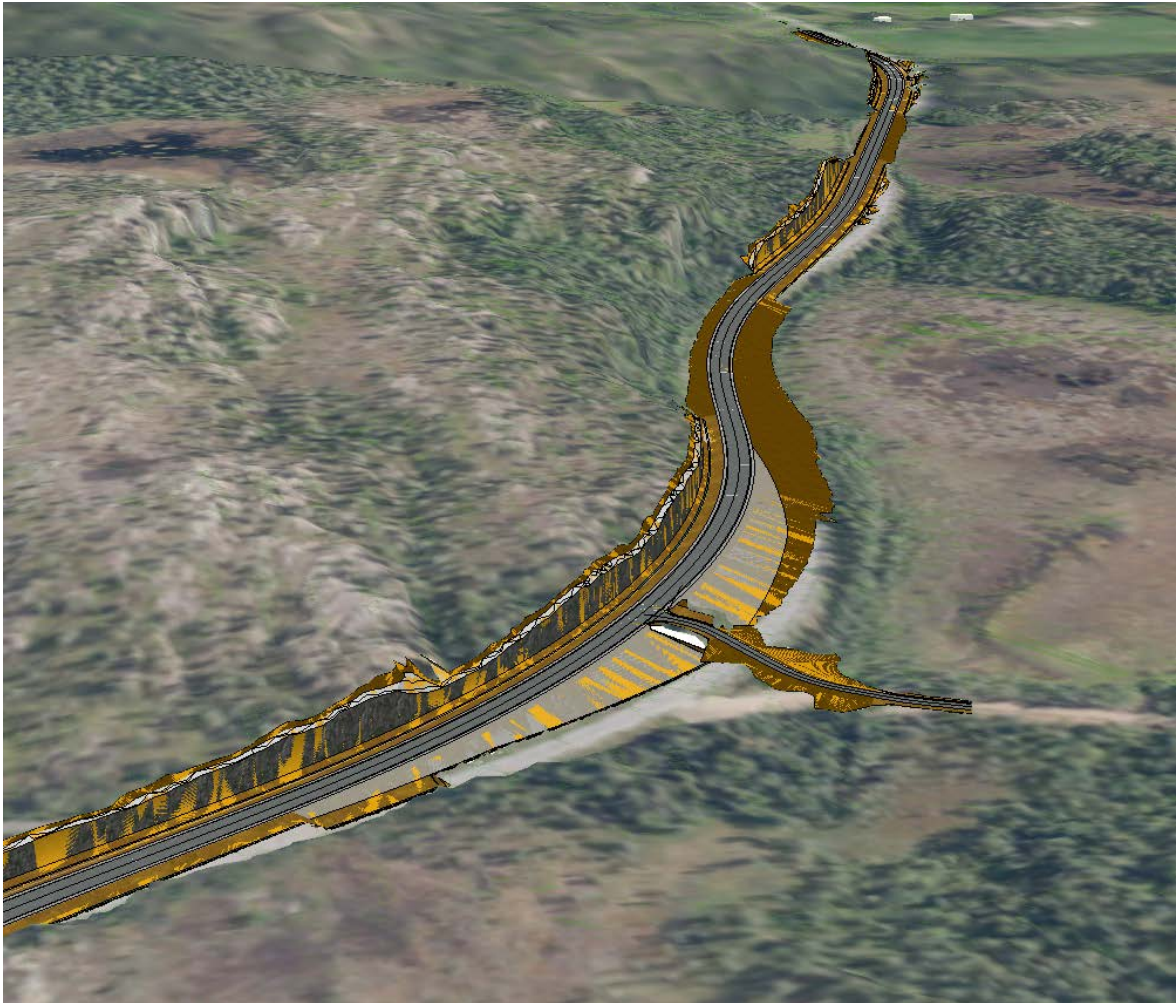
Ved profil 5100 ligger det et nedlagt massetak på sørsiden av E6. Dette området skal brukes som både midlertidig og permanent deponiområde, samtidig som det er et egnet område til å bearbeide sprengstein til bruk i vegkonstruksjonen.



Figur 16 Utsnitt nord for Teigensletta

Profil 5400–Aurstad (profil slutt):

Denne siste delstrekningen er den som holder lavest geometrisk standard på denne parsellen. Her rettes svinger ut til U–H2 standard, og det er lagt vekt på å oppnå en god linjeføring med hensyn på trafikksikkerhet. På deler av strekningen består undergrunnen av torv, og det er derfor nødvendig å grave ut torvmassene under fundamentet av ny E6 for å sikre stabilitet og å unngå setninger. Dette fører til at det her blir nødvendig å anlegge midlertidige omkjøringsveger i anleggsperioden.



Figur 17 Utsnitt av vegmodell siste del av strekningen til Aurstad/Solør

8 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger

I høringsfasen presentert Statens vegvesen to mulig løsninger for trasé ved Høgtun. Alternativ 1 (med forbikjøringsfelt), og alternativ 2 (uten forbikjøringsfelt).

Reguleringsplanen sendes over med forslag til vedtak etter alternativ 2 (uten forbikjøringsfelt).

Årsaken til dette er at et forbikjøringsfelt medfører for omfattende konsekvenser for atkomstveger på begge sider av E6. Dette gjenspeiles i merknader fra parter (se kap 11). Å imøtekomme merknader på alle punkter ville medført enten innløsning av bebyggelse, eller etablering av kulverter. Begge disse løsningene ville krevd nytt offentlig ettersyn, og medført ekstra kostnader i form av erstatning og/eller flere grunnundersøkelser, og omprosjektering. Siden det heller ikke er et krav at det må bygges forbikjøringsfelt i forhold til vegnormalene, anser Statens vegvesen det derfor som bedre at planen forholder seg til intensjonen om en nøktern utbedring enn at den skrinlegges.

8.1 Framkommelighet

Det er lagt vekt på å oppnå en god linjeføring uten standardsprang. Dette innebærer at ny veg får mindre stigninger, større radius på horisontalkurver og en enhetlig bredde. Disse faktorene vil gi økt framkommelighet på strekningen.

8.2 Samfunnsmessige forhold

En utbedring av denne delen av E6 vil gi bedre framkommelighet og tryggere veg for alle som ferdes. Gang- og sykkelvegen vil bidra til tryggere veg for myke trafikanter.

8.3 Avlastet veg og forslag til omklassifisering

Ikke aktuelt

8.4 Naboer

Berørt bebyggelse

Det er ikke behov for innløsninger av boliger eller fritidsboliger på strekningen.

Adkomst til eiendommer

Avkjørsler representerer ulykkespunkter, 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. Regulert gang- og sykkelveg vil også fungere som adkomstveg, og dette vil bidra til at antall avkjørsler til E6 reduseres.

I tabellen under er det listet opp alle eksisterende avkjørsler og nye fellesavkjørsler, og det er angitt om avkjørslene 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 felles avkjørsler tillates brukt til samme formål som de avkjørslene som stenges.

NB! Tabellen gjelder for planalternativet som går til vedtak

	Plassering (profil nr.) V – venstre H – høyre	Gårds- og bruksnummer	Merknad
...			
1	1000 V	Kryss med kommunal veg	Høgtunkrysset
2	1080 H	17/41	Opprettholdes
3	1390	17/4	Stenges, ny adkomst fra Høgtunkrysset (pr 1000)
4	1400 H	17/12, 17/17	Opprettholdes
5	1610 H	18/1	Opprettholdes
6	1660 V	Kryss med kommunal veg	Krysset stenges, ny adkomst fra kryss profil 1000.
7	1840 V	18/1	Utmarksavkjørsel, stenges
8	1940 H	18/2	Opprettholdes
9	1960 V	Kryss med kommunal veg	Opprettholdes
10	2650 V	18/23, 18/24, 18/25, 18/26.	Opprettholdes
11	2730 H	18/10	Opprettholdes
12	2790 og 2830 V		Adkomst holdeplass (SKH3)
13	3300 V	18/18	Opprettholdes
14	3490 V	18/6	Stenges, ny adkomst via avkjørsel profil 3600.
15	3600 H	18/11	Opprettholdes
16	3600 V	18/6	Opprettholdes
17	3770 V	18/4, 18/33, 18/56	Stenges, ny adkomst via avkjørsel profil 3600.
18	3900 H	18/8	Opprettholdes
19	4140 V	18/18	Stenges, ny adkomst via avkjørsel profil 3600/4410

	Plassering (profil nr.) V – venstre H – høyre	Gårds- og bruksnummer	Merknad
20	4290 H	18/14	Stenges, ny adkomst via avkjørsel profil 4315
21	4315 H	18/5, 18/14	Ny felles avkjørsel for 18/5 og 18/14
22	4380 H	18/5	Stenges, ny adkomst via avkjørsel profil 4315
23	4410 H	18/5	Stenges, ny adkomst via avkjørsel profil 4315
24	4410 V	18/5, 18/15	Opprettholdes
25	4550 V	18/15	Stenges, ny adkomst via avkjørsel profil 4410
26	4760 H	18/5	Stenges, ny adkomst via avkjørsel profil 5090
27	5090 H	18/5	Opprettholdes
28	5650 H	19/1	Opprettholdes
29	6460 H	19/6, gammel vegsløyfe	Stenges, har adkomst via avkjørsel profil 6650
30	6650 H	19/9, gammel vegsløyfe	Opprettholdes

8.5 Byggegrenser

Byggegrense er i henhold til vegloven 50m fra midtlinje av 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 en bolig uten dispensasjon, enten fra reguleringsplan eller fra vegloven.

8.6 Gang- og sykkeltrafikk

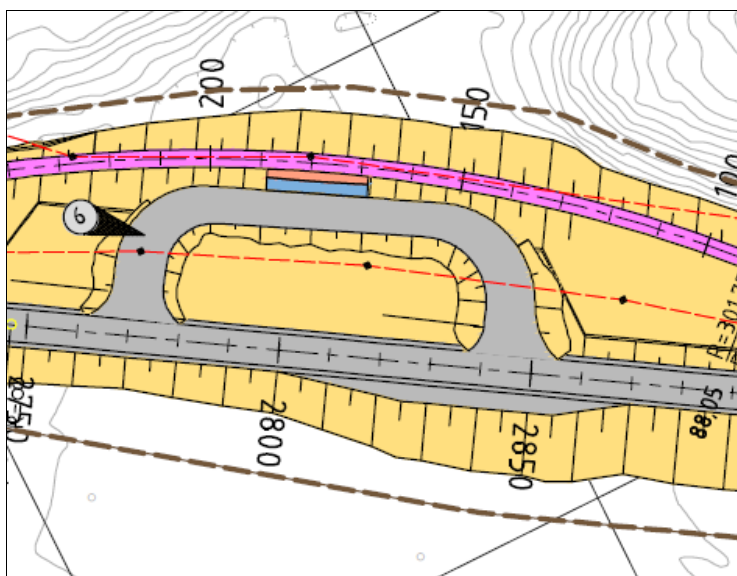
Det legges opp til et sammenhengende gang- og sykkelveg på fra Høgtun til Teigen. Det skal videre bygges ny gang- og sykkelveg fra Teigen (profil 2500) til profil 4100. Første del av strekningen vil gang- og sykkelveg følge eksisterende infrastruktur gjennom Sollia fra Høgtun og via Sollia. Gang- og sykkelvegen vil bli et godt tilbud både som skoleveg og turveg.

8.7 Kollektivtrafikk

Det er i dag 3 registrerte busstopp Sollia, Soleng og Teigen. I samråd med Troms fylkeskommune foreslås det å fjerne holdeplass på Teigen. De to andre holdeplassene oppgraderes i henhold til krav i Håndbok V123 – Kollektivhåndboka.

Holdeplass på Soleng beholdes, men plassering justeres noe for å hindre at busslommene blir sikthinder for eksisterende avkjørsler.

Dersom krabbefelt mellom Høgtun og Sollia etableres vil det være nødvendig å flytte busslommene på Sollia, og dette vurderes uansett som gunstig fordi det da blir rom for å etablere en ensidig toveis busslomme som bussen betjener fra begge kjøreretninger. Ny bussholdeplass vil ligge ca 800 m øst for dagens løsning. Dette ansees å være en god løsning for de myke trafikantene som i all hovedsak bor i Sollia.



Figur 15 Ensidig toveis busslomme øst for Sollia.

8.8 Landskap – Virkninger av planforslaget

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 samt ny gang- og sykkelveg på deler av strekningen vil imidlertid forsterke eksisterende landskapsinngrep som fyllinger og skjæringer og dermed føre til endringer i landskapsbildet.

Endringer i landskapsbildet

Ny gang- og sykkelveg

Det skal etableres ny gang- og sykkelveg fra profil 2580 til 4410. I hovedsak vil dagens veg ligge i samme trasé som eksisterende veg, og det nye inngrepet vil ta sted på nordsiden av vegen. Fra profil 3650 til 4000 skal eksisterende vegsløyfe fra tidligere E6 benyttes som gang- og sykkelveg. På denne delen av strekningen vil gang- og sykkelvegen være adskilt fra vegen og de myke trafikantene vil være skjermet for biltrafikken.

Den nye gang- og sykkelvegen skal ha egen belysning. Det skal også vurderes belysning langs den eksisterende vegen gang- og sykkelvegen knytter seg til. I punktet der gang- og sykkelvegen knytter seg på eksisterende veg skal det vurderes punktbelysning som framhever denne overgangen.

Gang- og sykkelvegen vil knytte seg til en eksisterende gang- og sykkelveg nord-vestover fra profil 2580 og myke trafikanter får bedre forhold. Dette vil tilføre nærområdet en ny positiv verdi, samtidig som det nødvendigvis også vil føre til nye inngrep i landskapet.

Erstattet jordbruksareal

Tapt jordbruksareal fra profil 2500 til 2650 vil til en viss grad kunne erstattes ved at det opparbeides nytt jordbruksareal på sørsiden av vegen ved profil ca. 2200. Her skal det lages en større fylling med helning 1:7,5.

Voll ved høyspentmast



Figur 16 viser høyspentmast nær E6

Ved profil 1200 til 1350 skal det etableres en voll mot høyspentmasten på nordsiden av vegen. Vollen skal utformes som en del av det omkringliggende terrenget, variere i høyde og bredde, avrundes mot omgivelsene og ha en naturlig endeavslutning.

Erosjonssikring av bekk

Bekken ved profil 1500 skal erosjonssikres med plastring på 0,5m steintykkelse fra sørsiden av vegen og ned til Takelva. I dette området består grunnen av marin leire med stor mektighet, og dette tiltaket er nødvendig for å sikre områdestabiliteten her. Plastringen vil ha lite konsekvenser for nærmiljøet på grunn av den tette vegetasjonen som skjermer for området rundt bekkene.

Erosjonssikring av elv

Det skal plastres i Takelva ved profil 4600. Eksisterende traktorveg kan benyttes for å komme ned til elva. Området vil bli lite synlig fra omgivelsene og vil ikke ha negative konsekvenser for landskapsbildet.

Deponi

Dagens nedlagte massetak ved profil 5100 skal benyttes som massedeponi. Deponiet skal som utgangspunkt være midlertidig. Dersom det blir overskuddsmasser vil det bli et permanent deponi. Deponiet er lite synlig fra vegen og vil ikke ha negative konsekvenser

for landskapsbildet under drift. Deponiet skal istandsettes etter endt drift. Det skal i det videre arbeidet med konkurransegrunnlag utarbeides istandsettingsplan for området.

Avbøtende tiltak

Fjellskjæringer

Det skal legges til rette for variasjon i fjellskjæringene. 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 ved gang- og sykkelvegen. Det skal utarbeides belysningsplan i konkurransegrunnlaget. Belysningen skal være nøktern. Valg av armaturer skal ha slektsskap med eksisterende.

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 2 Høgtun – Solør, datert 01.12.16) som utdypet avbøtende tiltak og landskapsforming for det nye vegtiltaket. Veilederen skal legges til grunn i videre planfaser.

8.9 Nærmiljø/friluftsliv

Tiltaket vil ikke få negative konsekvenser for friluftsliv.

Nærmiljøet kan bli berørt dersom alternativ 2 med forbikjøringsfelt ved Høgtun blir det aktuelle. Et forbikjøringsfelt her vil medføre en del stengte avkjørsler samt envegskjøring av veg fra Høgtun mot Olsborg.

8.10 Naturmangfold

Planens effekt på naturmangfold i området

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

Vegen krysser en del bekker langs strekningen. Tre av disse Kvernbekken, Sølabekken og Nedre Olderbekken har potensiale for fisk. Enten blir det bygd bro over bekkene, eller så blir de lagt i kulvert eller rør. Kulvert eller rør kan danne vandringshinder for fisk, dersom de ikke blir lagt på riktig måte. Det må unngås sprang mellom kulvert og elva, og kulvert eller rør må ikke legges for bratt, slik at vannhastigheten blir for høy. Riktig lagt rør eller kulvert vil redusere negativ påvirkning på fiskebestandene i bekk eller elv.

Det er ikke registrert truede naturtyper eller planter langs strekningen. Tiltaket vil ikke påvirke utvalgte naturtyper, prioriterte arter, utvalgte kulturlandskap, verneområder og nærområder til verneområder. Det er ikke gjort funn av arter som er regnet som truede eller sårbare på rødlista, med unntak av bergand (VU =sårbar).

Andefuglen bergand har leveområde i Tjønnå, som er et tjern beliggende nært inntil dagens E6. Støy fra vegen vil negativt påvirke fuglen. Vegen skal ikke utvides nærmere vannet. Det er viktig å bevare vegetasjon mellom vegen og vannet. Vegetasjonen vil fungere som visuell skjerming, samtidig som den vil binde støv og avrenning fra vegen. Fuglen kan bli negativt påvirket av støy fra anleggsarbeidet, så dette bør ikke utøves i fuglens hekkeperiode vår og tidlig sommer.

Planen vil ikke påvirke eller innskrenke inngrepsfrie naturområder (INON) som ligger på begge sider av strekningen.

Drøfting av Naturmangfoldlovens alminnelige bestemmelser §§8–12

§8 Kunnskap om naturmangfold i området

Kunnskap er i første rekke basert på feltarbeid 4.7.2014, 3.9.2014 og 6.11.2014. Mange opplysninger har kommet fram gjennom kilder som Naturbase (Miljødirektoratet), Artskart (Artsdatabanken), bergrunnskart (NGU) og Hjorteviltregisteret. Det har vært avholdt møte med Fylkesmannen i Troms for å få frem informasjon om naturverdier langs strekningen. Det har også vært avholdt møte med Norges vassdrag og energidirektorat (NVE) med tanke på inngrep i elv og bekker. Utredningen har vært basert på standard metodikk for verdisetting (DN-håndbok 11 og 13). Vurderingene av virkningene på naturverdiene er basert på generell kunnskap om artene sine krav til livsmiljø og naturtypene sine viktige kilder til variasjon.

§ 9 Om føre-var-prinsippet

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

§10 Samlet belastning på naturmangfoldet i planområdet

Det finnes spredt bebyggelse langs hele strekningen, og området er preget av ferdsel fra mennesker. I tillegg har forsvaret et skytefelt, Mauken – Blåtind, i nærheten. Veggen 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. Fuglelokaliteten i Tjønna vil ikke bli vesentlig preget, da veggen ikke skal legges nærmere vannet.

§ 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 stedeodne masser og vegetasjon for å hindre introduksjon av fremmede arter.

Verneområder

Planen berører ingen verneområder.

Strandsone

Planen er ikke i berøring med strandsonen.

Vassdrag

Strekningen løper parallelt med Takelva ved et punkt og den krysser mindre bekker. Planen berører ikke vassdrag, men kun noen mindre bekker.

8.11 Kulturmiljø

Det er ikke kjent noen kulturminner i nærhet til planlagt tiltak på delstrekning 2, og tiltaket vurderes følgelig til å ikke få noen 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.

8.12 Naturressurser

Jordbruk

Noe dyrka mark vil bli berørt fordi tiltaket legger opp til å regulere en 4 km lang gang- og sykkelveg og da vil den totale vegbredden måtte utvides. På en del av strekningen vil en gammel E6 vegsløyfe bli benyttet som gang- og sykkelveg.

Dersom alternativ 2 med forbikjøringsfelt forbi Høgtun blir det alternativet man skal jobbe videre med vil dette kreve at det etableres noen nye adkomstveger på dyrka mark.

Tap av dyrka jord, dyrkbar jord og skog

Metode for beregning:

Arealressurser er hentet fra felles kartbase (FKB–AR5–data). Vegtrase er lagt inn som polygon fra vegmodellen med skråningsutslag. Det er gjort en ARCGIS–analyse (overlay) som gir summer av de ulike arealkategoriene som havner innenfor vegpolygonet. Det er ikke tatt høyde for at skråninger i mange tilfeller kan slakes ut og tilbakeføres til jordbruk. Skog er ikke inndelt i bonitet på dette nivået.

Dyrka jord er definert som fulldyrka jord og overflatedyrka jord. Det er ikke overflate dyrka jord i traseen.

Dyrkbar jord er definert som innmarksbeite.

AREALTAP

Kategori	Arealrap i dekar
Dyrka jord	15,4
Dyrkbar jord	2,7
Skog	136,7

BAKGRUNNSTALL

AREALTYPE (kode)	AREAL I KVADRATMETER
Samferdsel (12)	43 405
Fulldyrka jord (21)	15 388
Innmarksbeite (23)	2 722
Skog (30)	136 690
Åpen fastmark (50)	6 250
Myr (60)	14 141
Vann (80)	180

Skogbruk

Tiltaket vil berøre noe skog på strekninga. Dette gjelder spesielt i det området der motfylling må etableres på grunn av geotekniske forhold (mellom profil 2000 og 2400).

Reindrift

Det er registrert en flyttlei innenfor planområdet mellom profil 5230–5690. For å sikre nødvendig framkommelighet skal det i dette området ikke settes opp rekkverk, og skråninger slakes ut til maks helning 1:4. I deler av den registrerte flyttleia er det i dag fjellskjæringer langs E6. Veglinja som ligger til grunn for reguleringa vil ikke medføre at

fjellskjæringer utvides i nevneverdig grad. Ledegjerder vil evt bli vurdert i byggeplanfasen og da i samråd med reindriftsnæringa.

8.13 Grunnforhold

Utfordringer ved omlegging av veg og/eller breddeutvidelse

Det er ikke vurdert stabilitetsforhold i skråningen under Høgtunskrenten (mellom profil 820 og 1000) på nordsiden av E6. Dette må gjøres før oppstart av byggeplan. Området er markert med faresone annen fare på plankartet.

Mellom profil 940–1500 består løsmassene av sandig grusig silt/ sandig silt, siltig leire og leire. Det er registrert mulig sprøbruddsmateriale, sprøbruddsmateriale og kvikkleire i dette området. Leirmassene har middels til meget høyt sensitivitet.

Bekkedal må erosjonssikres mellom profil 1000 og 1600. Vi anbefaler at bunn av bekkedal skal fylles opp og heves med 1 meter gjennom hele dette området. Detaljert utforming av dette tiltaket inkludert bredde og dybde av det nye bekkeløpet vil måtte utformes i forbindelse med utarbeidelse av konkurransegrunnlag (byggeplan).

Mellom profil 1500– 2000 består løsmassene av sandig silt, sandig siltig leire, grusig sandig silt og silt som topplag. Under disse lagene er det et fastere grus/morene lag.

Mellom profil 2000– 2400 består løsmassene av sandig grusig silt/sandig silt, grusig sandig og siltig leire. Leirmassene er middels sensitivitet og det er registrert mulig sprøbruddsmateriale og sprøbruddsmateriale i dette området.

Løsmassene består av torv, sandig grusig siltig, sandig silt, grusig siltig sand, silt og leire mellom profil 2400–6780. De registrerte torvmektighetene varierer mellom 0,2 og ca. 3 meter.

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: 750–1100, 1600–1900, 3750–4100, 4400–4650 og 6300–6450. 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 fyllings og skjæringsarbeid blir utført i henhold til planene og geoteknisk vurderingsnotat nr. 50811–GEOT–02. Midlertidige massedeponi skal være avklart med geoteknisk sakkyndige og byggeleder. Graveskråninger skal ikke utføres brattere enn angitt i tegningene. Det skal i prosessen med utarbeidelse av konkurransegrunnlaget gjøres vurderinger av stabilitet på interimsveger/innsnevninger av eksisterende veg som ligger nær midlertidige graveskråninger.

8.14 Fjellskjæringer

Skredfare

Terrenget i planområdet er relativt slakt. I følge kart fra skrednett.no er det et lite parti langs strekningen som er innenfor aktsomhetsområdet for snøskred. Her er det en høy bergskjæring langs dagens veg. Dette punktet er ved Tjønna hvor helningen er ca. 30°.

Det er ikke registrert skredhendelser på dagens veg på strekningen. Siden ny veglinje i stor grad følger eksisterende veg, vurderes ikke skredfaren å ville endres som følge av tiltaket.

Eventuelle skredproblemer kan være knyttet til stabilitet av graveskråning på topp skjæring, eller is som bygger seg opp i bergskjæringer eller naturlige bergskrenter.

Bergsikring

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. Grøftebredde og god kontursprenging vil også redusere behovet for fjellsikring. Det antas 1 bolt/20 m² og eventuell nett mellom pel 3020–3220 og 6100–6310 ca. 10 % av areal på grunn av høyde på bergskjæring. For sikringsoverslag se rapport (vedlegg 7).

Med grunnlag i håndbok N200 og håndbok N100, anbefaler vi grøftebredde på minimum 6 m uansett skjæringshøyde og tilbakefylling mot berg med helningsgraden på jordvollen 1:1,5. Behovet for fjellsikring bli mindre, også sett i sammenheng med at rekkverk da kan utelates. Grøftebredde på 6 m er i samsvar med Landskapsveileder.

Det bør utføres registrering og besiktigelse av byggverk som beskrevet i ingeniørgeologisk rapport før anleggsstart.

8.15 Støy og vibrasjoner

Støyberegningen viser at det er 4 boliger i rød støysone og 12 boliger i gul vurderingszone. Alle boliger i rød støysone og boliger i gul vurderingszone med økning i støy skal tilbys en form for støytiltak. Fordi de berørte boligene ligger spredd vil det ikke være aktuelt med støyskjermer eller støyvoller på denne strekningen. Det må i forbindelse med konkurransegrunnlaget gjøres en nærmere prosjektering av aktuelle tiltak, og det vil bli dialog med berørte parter.

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.

Det er masseoverskudd på strekningen. Mesteparten av overskuddsmassen brukes i veganlegget til utslaking av sideterreng og geotekniske tiltak som motfylling og plastring av elveløp. Ytterligere overskuddsmasse deponeres i nedlagt massetak ved profil 5100.

8.17 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

Det kom frem under ROS-analysen at strekningen har relativt store variasjoner i trafikkmengde og type. Variasjonene skyldes blant annet forsvarsaktivitet, fiskerinæring og turisme. Det forekommer pendling til og fra arbeid i forbindelse med næringen, samt tungtransport av fisk mm. I sommerhalvåret er det en økning i turisme med tilhørende syklist og biler. Vintertid er det mye militær aktivitet og kolonner på strekningen Olsborg–Heia. I Hjorteviltregisteret er det registrert mange påkjørsler av elg, og noen påkjørsler av rådyr. Geoteknisk rapport «E6 Olsborg–heia Delstrekning Olsborg–Solør Vurderingsrapport for reguleringsplan» har bemerkninger til deler av strekningen hvor det er registrert mulig sprøbruddsmateriale og kvikkleire i enkelte områder. Bekkedalen må erosjonssikres for masseutskiftning i henhold til tegn. V20–V31. Eventuelle mellomlagringer av masser eller utlegging av midlertidige anleggsveger og liknende må ikke utføres i dette område uten geotekniske vurderinger.

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.

- Arealinngrep til rigg og massedeponier bør reduseres så mye som mulig.
- Naturlig revegetering med stedegne masser bør brukes på voller og kanter. Toppjorda i eksisterende jordlag bør tas av og lagres på eget deponi, for så å tilbakeføres.
- Forekomst av rødlistet art, Bergand (VU) ivaretas.
- Forbikjøringsfelt ved Høgtun og av stigning mellom Olsborg og Sollia
- Etablere voll foran høgspennmast
- Belyse busslommer som ikke ligger i tilknytning til gang- og sykkelveg
- Vurdere skilte/varslingsystem som kan hindre viltpåkjørsel

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.

Særskilte miljøutfordringer for delstrekning 2 er:

- Kryssing av bekker
- Tilbakeføring veganlegg som fjernes
- Hensyn til Bergand i Tjønnå i hekkeperioden 15. mai – 15. juli

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

Tema	Problemstillinger/vurderinger
Støy og vibrasjoner	Begrense anleggsarbeid ved Tjønna i hekkeperioden til andefuglen Bergand 15.mai –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.
Landskap	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	<p>Forsiktig drift og begrense inngrep ved kryssing av bekker og vassdrag.</p> <p>Begrense inngrep og avrenning ved plastring av elveskråning.</p> <p>Forhindre avrenning til resipient i anleggsperioden (gjelder Takelva, Tjønna og mindre bekker /elver innenfor planområdet).</p>
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 pga 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.
grunnforhold	<ul style="list-style-type: none"> • Kvikkleire er påvist flere steder i området, geoteknisk rapport og vegteknologisk notat må følges nøye. • Deponering av masser som fjernes fra områder med sensitive masser skal kun tillates i nedlagt massetak Teigen.

Figur 17 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 oppsummering av merknader

Planforslaget ble lagt ut på offentlig ettersyn 04.04.17. Det kom inn 12 merknader innen fristen 31.05.17. Troms Fylkeskommune var innvilget utsatt frist til 06.06.17

1. Sametinget datert 21.04.17

Sametinget er fornøyd med at hensynet til mulige funn av kulturminner er ivaretatt i reguleringsbestemmelser. Det forutsettes at pålegget formidles til de som skal utføre arbeidet langs delstrekningen. Sametinget har ellers ingen kulturminnefaglige merknader til søknaden. Det er ikke kjente registrert automatisk fredete samiske kulturminner innenfor reguleringsplanen. Sametinget er fornøyd med at det er foretatt konsekvensutredning for reindrift. Tiltakshaver bes om å ha god dialog med reindriften gjennom anleggsperioden

Kommentar: tas til orientering

2. Mattilsynet, datert 24.04.17

Denne reguleringsplanen er ikke ute på høring enda, så dette er ikke en innsigelse, men mer en veiledning for å unngå innsigelser.

Mattilsynet har hjemmel til å føre tilsyn med drikkevann i «Forskrift om vannforsyning og drikkevann» (DF) § 28, J.fr. «Lov om matproduksjon og mattrygghet mv.» (Matloven) §§ 23 og 26.

Formålet med Matloven er; «Formålet med loven er å sikre helsemessig trygge næringsmidler og fremme helse, kvalitet og forbrukerhensyn langs hele produksjonskjeden, samt ivareta miljøvennlig produksjon.»

Formålet med DF er; «Formålet med forskriftene er å beskytte menneskers helse ved å stille krav om sikker levering av tilstrekkelige mengder helsemessig trygt drikkevann som er klart og uten fremtredende lukt, smak og farge.»

I kartmaterialet kan det se ut som at omgivelsene blir lite berørt i forhold til eksisterende vei, men Mattilsynet vet heller ikke hvor alle vannforsyningene er, så dette er viktig å lokalisere.

Det vi imidlertid har observert er en rekke små vannverk som fikk problemer da skytefeltet til Forsvaret ble anlagt like ovenfor. De har ansvaret for å utbedre disse problemene, med frist til september 2017. Hvordan de har tenkt å løse dette har vi ikke fått noen tilbakemelding om. Men da vi gjennomførte befarings med forsvarer og beboere i 2016 så ble muligheten for å anlegge vannledning fra det offentlige vannverket i kommunen vurdert, da det er snakk om flere vannverk her. Da ble det sagt at det kom til å bli altfor dyrt å anlegge ny vannledning gjennom hele Takelvdalen. Imidlertid stiller jo dette seg i et helt annet lys nå når man likevel skal fornye hele veien. Da er vel muligheten for å legge vann og avløp i vei/gangsti til stede, slik det gjøres andre steder. Dette er også riktig i forhold til myndighetenes føringer for hvordan vi vil ha infrastrukturen i fremtiden. I den forbindelse har vi opplyst både beboere og Forsvarsbygg om at ny vei er under planlegging. Å legge vannledningen i/ved siden av veitraseen ville løst drikkevannsproblematikken for alle parter. Men dette er altså bare velmenende råd fra Mattilsynet, og ikke noe vi kan eller vil bestemme.

KONKLUSJON

For at man skal unngå innsigelse fra Mattilsynet er det helt nødvendig at all drikkevannsforsyning og tilsigsområder er kartlagt og risikovurdert.

Om man velger et samarbeid med beboere og Forsvarsbygg om en felles løsning, ser vi positivt på det og vil være romslig med frister og behjelpelig med veiledning.

Kommentar: etter telefonsamtale med Mattilsynet 02.06.17 oppfatter vi at dette ikke er innsigelse til planene som har vært på høring i perioden 6. april til 21. mai 2017.

Vegvesenet har sendt ut brev til alle hjemmelshavere på delstrekning 2 og bedt om å få vite hvor de evt har brønner og vannledninger nær E6. Basert på tilbakemeldinger er det laget et kart som viser vannledninger og brønner for innbyggerne her. Vegvesenet har videre bedt forsvarsbygg om å få tilsendt den kartlegginga de har over vannforsyningsanlegg i området. Vannledninger fra Teigen vannverk er nå tegnet inn på oversiktskartet. Oversiktskartet skal følge reguleringsplanen som vedlegg 11 når planen vedtas, og tas deretter videre i byggeplanfasen. Bergli/Nedre-Takelvdal og Bjørkli vannverk berører ingen av de to delstrekningene som nå har vært å høring, men delstrekning 1 som er ferdigregulert (vedtatt mars 2016). For byggeplanen til delstrekning 1 foreligger det oversiktskart over vannledninger og brønner basert på de tilbakemeldinger vegvesenet har fått etter korrespondanse med hjemmelshavere og fra kommunen. Dette følges opp i anleggsfasen.

Vegvesenet har videre diskutert behovet for å regulere kommunaltekniske traséer i reguleringsplaner for oppgradert E6 med kommunen. Målselv kommune kan ikke se at dette løser et akutt problem for å sikre vannforsyninga all den tid vegvesenet ikke har finansiering til å sette i gang tiltak de nærmeste årene. Kostnadene ved evt å etablere kommunale traséer fra Sollia til Teigen er så høye at pr i dag er ikke dette aktuelt for kommunen. Vegvesenet sine planer for oppgradering av E6 er pr i dag ikke tatt i ny Nasjonal Transportplan (2018–2029), så når prosjektet kan realiseres er usikkert.

3. Kystverket, datert 09.05.17

Kystverket har gjennomgått plandokumenter, og finner at planlagt område ligger utenfor Kystverkets interesseområde. Kystverket har ingen merknader.

Kommentar: tas til orientering

4. Lillian og Magne Ove Holmebukt, datert 14.05.17

Eier av g/br nr 17/41. Ser det som uaktuelt å godta alternativ 1 da avkjørsel stenges og det opprettes ny. Kan ikke se at det er tenkt på sikkerheten til forgjengerne her. Hvis en 5–6 åring skal gå til Olsborg skole hvordan tenker man at dette skal skje. Barnet må krysse E6 gå langs vegen helt ned til Høgtun. Det blir med livet som innsats og det kan vi ikke godta. Det er ikke bare skolebarn som er fotgjengere, men også barn og voksne. Vegen blir meget farlig å være fotgjenger på for oss som bor på gården, men aller mest de minste. Avstanden til Olsborg skole er ikke lang nok til å få innvilget skoleskyss, og det er heller ikke tenkt eller foreslått noen busslomme i det aktuelle området.

Adkomstvei til vår gård

Kan ikke akseptere alternativ 1. Der gårdsveg er foreslått lagt er det meget værhardt. I dag skjer det ikke sjelden at brøytebilen kun har plogskjæret nede i dette området på grunn av mye vind og fokkskavler. En slik gårdsveg blir umulig å holde åpen. Hvem skal brøyte en så lang gårdsveg? Hvem skal vedlikeholde den? En gårdsveg på flere hundre meter er uakseptabel for beboerne på gården å ha ansvar for. Gårdsvegen vil dessuten kollidere med vannkum. Dette med vannkum er nevnt i tidligere brev. Stiller også spørsmål om vi kan svinge av til foreslåtte avkjørsel hvis vi kommer nordfra og skal heim? Må man helt til Olsborg og snu, eller kan vi svinge til venstre ved avkjøringa?

Alternativ 2 er aktuelt. Dersom alternativ 1 blir godkjent, må det lages en overgang over E6 fra nåværende gårdsveg.

Kommentar:

Merknaden tas til følge.

Vegvesenet har forståelse for at alternativ 1 vil virke som en barriere for g/b nr 17/41 siden et forbikjøringsfelt i dette området vil være i konflikt med å opprettholde dagens avkjørsel. Det vil heller ikke være mulig å krysse vegen fra bolig for å benytte gang- og sykkelveg mot Olsborg. Siden en løsning med kulvert under veg ville være et kostbart tiltak i et område med vanskelige grunnforhold, ansees dette som en lite reell løsning.

Alternativet med forbikjøringsfelt er nå tatt ut av planen og problemstillinga er derfor ikke lengre reell. Hjemmelshaverne vil kunne benytte sin nåværende adkomst.

Merknad angående vannforsyning er tatt til orientering. Vedlegg 11 viser kartlagte brønner/vannledninger som må følges opp i byggeplanfasen.

5. Fylkesmannen i Troms, datert 15.05.17

Fylkesmannen har ansvar for å samordne innsigelser og uttalelser til fra regionale statetater i Troms fylke. Ingen regionale statsetater fremmer innsigelse eller merknader til forslag om reguleringsplan for E6 delstrekning 2 Olsborg–Solør i Målselv kommune.

Kommentar: tas til orientering

6. Grete Solli Hansen, datert 28.05.17

Eier av g/br nr 18/54 i Sollia. Eiendommen ligger i rød sone på støykartet deres i forb. med detaljreguleringsplanen. Var forhindret å komme på folkemøtet i Takelvdalen grendehus 20. april 2017. Det ble spurt om støyskjerming av eiendommen min. Dere svarte at dere lager ikke støyskjerming for fritidsboliger – hytter, bare bolighus. Pr nå er

eiendommen 18/54 en fritidsbolig. Har levert inn søknad til kommunen om å få omregulert eiendommen til bolig. Søknad levert for et par uker siden. Kommunen positiv muntlig til dette. Når skriftlig godkjenning kommer, oversender jeg denne til dere. Håper – regner med dere tar støyskjerming for gnr 18, bnr 54 med i planene videre. Pr nå er det en fritidseiendom, tidligere var det bolig – min mor vokste opp her. Vi kjøpte huset i 1981 og fikk fradelt tomt kanskje ca 10 år etter. Rev gammelhuset og bygde nytt i 1997. I den forbindelse ble det krysset av for fritidsbolig i byggesøknaden. Dette angrer jeg på nå. Er nesten hver helg i Sollia. Trafikkstøyen har økt dramatisk de senere år. Så mye at det nesten ikke går an å sitte ute, spesielt på fredager og søndager. Er passert 60 år og tenker å flytte til Målselv når jeg går av med pensjon. Håper på positivt svar fra dere.

Kommentar:

Merknaden tas til etterretning .

Forutsatt at bygningen er godkjent og tatt i bruk som bolig når ny utbedret veg skal etableres , vil støyskjerming vurderes jfr § 1.4 i reguleringsbestemmelsene. Hvorvidt boligen blir godkjent som bolig vil være opp til kommunen å avgjøre.

7. Sigmund Olsen, datert 29.05.17 Eier av g/br nr 17/17.

Eiendommen ligger midt i Sollibakken / Takelvveien. Etter de forslag som er lagt fram fra Statens vegvesen, er alternativ 2 med breddeutvidelse det beste alternativet da vi kan benytte gang og sykkelvei, fordi slik vi ser det med alternativ 1 vil det gi store problemer pga lengre avstand for å komme inn på E6, per dags dato har vi innkjøringen på ca 10 meter, og om den blir stengt vil jeg få en kjøre lengde på 300 til 350 meter, og jeg vil gjerne vite hvem som får ansvaret med å vedlikeholde veien med brøyting og strøing? og som jeg nevnte, med alternativ 1 kan vi ikke benytte gang og sykkelvei og dette berører flere i dette området.

Kommentar:

Merknaden tas til følge.

Vegvesenet har forståelse for at alternativ 1 vil virke som en barriere for g/b nr 17/17 siden et forbikjøringsfelt i dette området vil være i konflikt med å opprettholde dagens avkjørsel og kryssing av veg. Det vil ikke være mulig å krysse vegen fra bolig for å benytte gang/sykkelveg mot Olsborg. Siden en løsning med kulvert under veg ville være et kostbart tiltak i et område med vanskelige grunnforhold ansees dette som en lite reell løsning.

Alternativet med forbikjøringsfelt er nå tatt ut av planen så da er ikke problemstillinga reell lenger. Hjemmelshaverne vil kunne benytte sin nåværende adkomst.

8. Direktoratet for mineralforvaltning, datert 30.05.17

Direktoratet for mineralforvaltning ser det som positivt at det er fokus på å gjenbruke massene. Utover dette har de ingen merknader til planforslaget.

Kommentar: merkningen tas til orientering

9. Grunneiere av g/br nr 18/23 (Bekkestua) og 18/24 (Einebua)

Grensene for eiendommene er ikke angitt på offentlige kart og vil derfor bli gått opp i nytt i løpet av sommeren. Statens vegvesen bes merke seg at eiendom 18/23 i vestlig retning strekker seg helt til der gamle E6 krysser Synnerbekken (se figur 1).

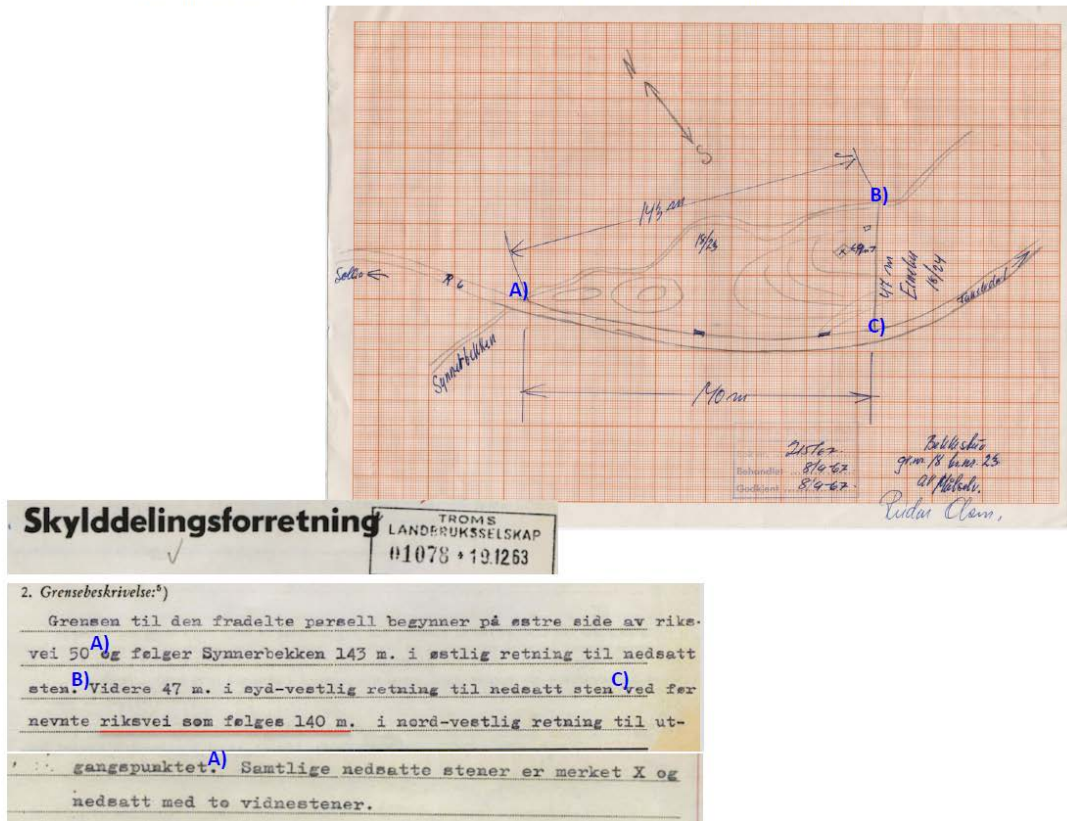
I begge alternative plankart er en betydelig o-SVT areal innenfor g/ br nr 18/23 sin eiendom og vil medføre stotre inngrep på eiendommen. Foreslår at grensen for o_SVT flyttes (se fig 2) . Traséen for gang/sykelsti må videre justeres noe mot øst (fig 2). Dette vil ta bort behovet for å fjerne masser fra skråningen foran eiendom 18/24 (Einebu) og derved minke inngrepet i området.

Dersom alternativ 2 velges, må området merket med o_SPP (parkeringsplasser) flyttes vestover der det er plassert i alternativ 1.

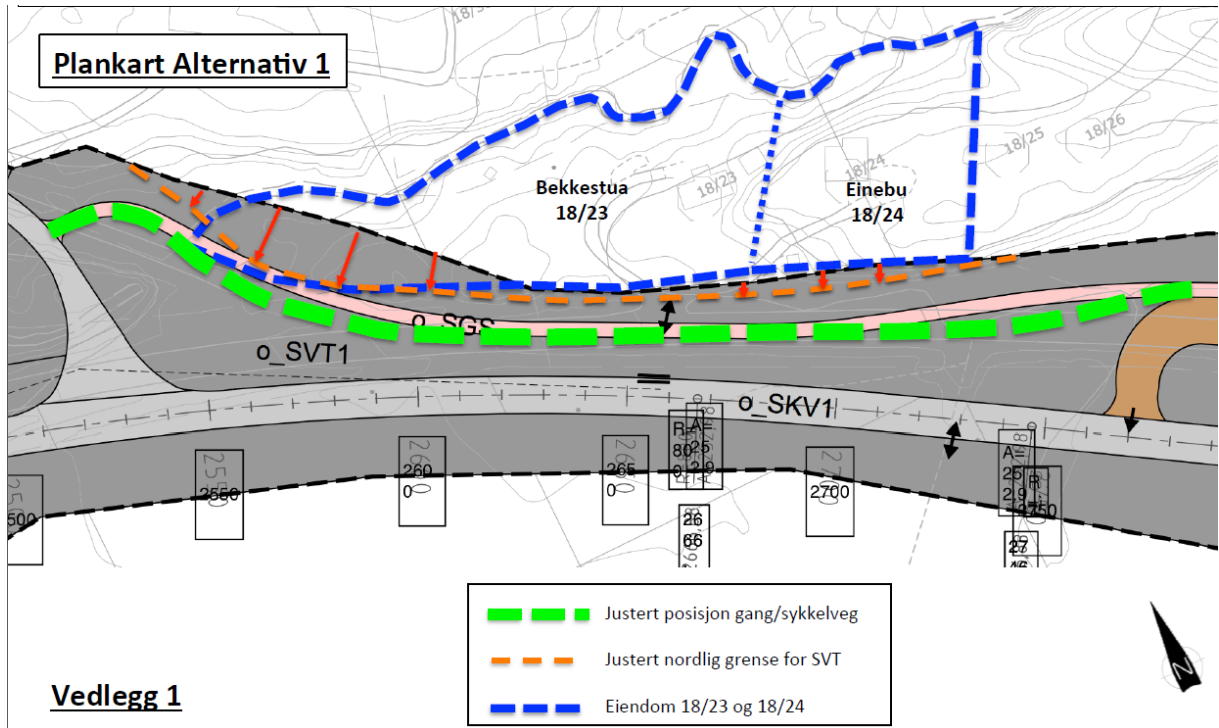
Det framgår av reguleringsplanen at eiendommene våre i utgangspunktet ikke vurdert kvalifisert for støyskjerming. Gitt at det blir overskuddsmasser når arbeidet fullføres, bes vegvesenet vurdere om noe av dette kan benyttes til å bygge støyskjerm mellom ny E6 og gang/sykelsti foran eiendommene våre. En mulig løsning er at vegvesenet ordner med å få massen tilkjørt hvorpå vi organiserer med å få ordnet den på plass.

Forutsatt at gang/sykelsti forbi eiendommene bygges uten at Bekkestua og Einebua blir berørt, er vi positive til en vegtrasé-løsning som vist i alternativ 1.

Kartskisse over eiendom 18/23 (Bekkestua) fra 1967 (sendt Målselv Bygningsråd sammen med byggemeldingen for Bekkestua) - daværende R6 (nå E6) sammen med Synnerbekken og N-S grense mot eiendom 18/24 (Einebu) utgjør grensene for eiendommen



Figur 18 vedlegg viser skylddelingsforretning g/br nr 18/23



Figur 19 viser forslag til justeringer fra hjemmelshavere

Kommentar:

Merknaden tas til orientering. Nye opplysninger om eiendomsgrenser tas vi til etterretning. Gang-sykkelveg er etablert der dette er best, det er vurdert at noe av arealet avsatt til annen veggrunn kan justeres inn.

Merknad angående utfartsparkering (o_SPP) tas til følge og reguleres med samme plassering som blei hørt for alternativ 1. Det er forøvrig alternativ 2, uten forbikjøringsfelt, som går til politisk vedtak.

10. Advokatfirmaet Østgård på vegne av brukerne av vannverkene Teigen, Bergli/Nedre–Takelvdal og Bjørkli i Takelvdalen, datert 30.05.17

Forsvarsbygg står som eier av nevnte vannverk og har over lengre tid vært i dialog med brukerne om overtakelse av vannverkene med Målselv kommune som tilrettelegger/deltaker i dialogen. Forsvarsbygg har fått påbud av mattilsynet region nord om gjennomføring av omfattende tiltak for å sikre sikker vanntilførsel både mht kvalitet og mengde innen september 2017.

Vannverkene vil berøres av den utbedring som planlegges for E6 på strekningen Olsborg–Heia ved at rør og kummer som står nær veg vil berøres av tiltak som planlegges, og det må beregnes midlertidig tiltak for å sikre vanntilførsel i forbindelse med entreprisen dersom vannverkernes infrastruktur ikke forandres innen den tid.

Som nødvendig tiltak vurderes å etablere et nytt vannverk som erstatning for vannverkene Bergli/Nedre –Takelvdal og Bjørkli fra en fjellkilde ovenfor Litlevoll og Tverrelva med kommunalt vann fra Sollia med nytt rørsystem derfra inn til Teigen. Tiltak diskuteres gjennomført innen kort tid.

Tiltakene vil således kunne bli berørt av plan for ny E6 på strekningen. I denne sammenheng synes det ikke som det er tatt høyde for kommunalteknisk trasé langs den nye vegen.

Kommentar:

Merknad tas til orientering. Vegvesenet har diskutert behovet for å regulere kommunaltekniske traséer i reguleringsplaner for oppgradert E6. Målselv kommune kan ikke se at dette løser et akutt problem for å sikre vannforsyninga all den tid vegvesenet ikke har finansiering til å sette i gang tiltak de nærmeste årene. Kostnadene ved evt å etablere kommunale traséer fra Sollia til Teigen er så høye at pr i dag er ikke dette aktuelt for kommunen.

Vegvesenet har sendt ut brev til alle hjemmelshavere og bedt om å få vite hvor de evt har brønner og vannledninger nær E6. Basert på tilbakemeldinger er det laget et kart som viser vannledninger og brønner for innbyggerne på delstrekning 2. Vegvesenet har videre bedt forsvarsbygg om å få tilsendt den kartlegginga de har over vannforsyningsanlegg i

området. Vannledninger fra Teigen vannverk er nå tegnet inn på oversiktskartet. Oversiktskartet vil følge planen som vedlegg 11 og tatt videre i byggeplanfasen. Bergli/Nedre–Takelvdal og Bjørkli vannverk berører ingen av de to delstrekningene som nå har vært å høring, men delstrekning 1 som er ferdigregulert (vedtatt mars 2016). For byggeplanen til delstrekning 1 foreligger det oversiktskart over vannledninger og brønner basert på de tilbakemeldinger vegvesenet har fått etter korrespondanse med hjemmelshavere og fra kommunen.

11.Forsvarsbygg, datert 31.05.17

Angående trafikkavvikling

Forsvarsbygg er rettighetshaver til store arealer i Mauken–Blåtind skyte- og øvingsfelt (SØF) som E6 går gjennom rett sørvest for Takvatnet. Vi kan ikke se at planen berører Forsvarsbyggs interesser ift dette direkte, men legger til grunn at hensynet til trafikkavvikling inn og ut av Mauken–Blåtind SØF ivaretas som i dag, og at det iverksettes nødvendige tiltak for koordinering av trafikkavvikling i byggefasen. Trafikken består av alt fra administrativ kjøring til tungtransport med stridsvogner på til sammen opptil 100 tonn, til ferdsel og øving med militære stridskjøretøyer som hjulkjøretøyer, beltevogner og stridsvogner mv. Det gjennomføres også tidvis større øvelser i feltet.

Angående drikkevannsforsyning

De ca 100 huseierene i Takelvdalen (fra Solli til Heia) har i dag ikke offentlig vannforsyning eller offentlig avløp, men baserer seg på private løsninger enkeltvis og i grupper på opptil ca 17 husstander. Ifm. sammenbindingen av Mauken og Blåtind SØF og utvidelse av skytefeltet vest for E6, ble noen av de private vannverkene direkte eller indirekte berørt, og Forsvarsbygg iverksatte tiltak ved flere av disse. Tre av disse vannverkene som forsyner til sammen ca 30 husstander, har fått pålegg fra Mattilsynet om utbedringer. Påleggene er rettet mot Forsvarsbygg og Forsvarsbygg søker derfor etter en løsning på disse utfordringene sammen med grunneierne, Mattilsynet og Målselv kommune. Fra Forsvarsbyggs side hadde tilknytning til kommunalt vannverk for alle eiendommer i Takelvdalen utvilsomt vært å foretrekke da dette er en varig og sikker løsning for beboerne i Takelvdalen som ivaretar både vannbehovet ift. mengde og kvalitet, og som tilrettelegger for ytterligere bosetting i dalen, og sikrer vannforsyningene permanent fra Forsvarets aktivitet i feltet, både i dag og i fremtiden. En slik løsning være økonomisk meget kostbar som selvstendig prosjekt, men vil selvsagt kunne bli betydelig rimeligere dersom slik utbygging gjøres i forbindelse med utbygging av ny E6. Utbygging av ny E6 ligger for langt frem i tid til å bidra til å løse de utfordringer som foreligger pt, men kravene til drikkevann som næringsmiddel skjerpes stadig og Mattilsynets tilsyn med private vannverk vil ofte avdekke mangler ift. dagens krav. Pålegg vil således kunne dukke opp på øvrige vannverk etter inspeksjon fra Mattilsynet.

Behov for kommunalteknisk trase

Forsvarsbygg mener derfor at det bør planlegges med en kommunalteknisk trase langs ny E6 i Takelvdalen slik at det kan legges til rette for kommunaltekniske anlegg, herunder vann og avløp, samt elektrisitet og fiber etc. Ofte kan dette gjøres i tilknytning til gang- og sykkelvei, ev. bør det i planen settes av plass til egen kommunalteknisk trase. Vi oppfatter ikke at det utsendte planforslaget tar høyde for dette. Vann- og avløpsproblemstillinger etc. er meget knapt behandlet i planforslaget.

Kartlegging av vannledninger som krysser E6

Det er også slik at de forskjellige private vannverkene i dalen har forsyningsledninger og spredenett både langs E6, og som krysser E6. Disse må kartlegges og ivaretas ifm. planlegging og utbygging.

Forsvarsbygg viser for øvrig til uttalelse inngitt av Advokatfirmaet Østgård, på vegne av grunneierne tilknyttet de tre aktuelle vannverkene.

Kommentar: se svar på merknad nr 10

12.Torgrim Foshaug, datert 30.05.17

Eier av g/br nr 18/1 Sollia.

Alternativ 1 med forbikjøringsfelt.

Mener forutsetning for løsning er at valgte tilførselsveger ikke forringer adkomst og kjøreavstand til grenda. Minst 95 % trafikk går mot sør. Å flytte avkjøring fra profil 1960 til 2520 oppleves som negativt, gir betydelig lengre adkomstveg til eiendommene.

At gang/sykkelveg fra og med Høgtunkrysset skal fungere som adkomstveg for innbyggerne til Solheim vil medføre mye trafikk her, ikke bare av innbyggerne på Solheim, men også av opptil 50 biler som kjører til/fra onsdagsrenn vinterstid. Det vil derfor være en forutsetning at gang/sykkelveg mellom profil 1000–1630 utbedres og etableres som grendas søndre hovedavkjørsel knyttet mot Høgtunvegen. Dette innebærer at stigningsgrad må reduseres ml profil 1400 – 1630. Mener at dette kan utføres uten store terrenginngrep og store kostnader. Stigningsgrad kan reduseres ved at vegtrasé legges parallellt med eksisterende gang/sykkelveg over dyrka mark i øverste del av bakken profil 1500 – 1650 samtidig som stigningsgrad kan reduseres lenger ned ved å heve deler av vegen. Etablering av en andre hovedavkjørsel til Høgtun vil ikke forringe adkomsten til eiendommene på samme måte som dersom det bare etableres en avkjørsel. Ved etablering av to hovedavkjørsler (profil 1000 og 2380) gir dette følgende fordeler:

- offentlige tjenester (post og renvoasjon) får et mer kosteffektivt kjøremønster
- skolebuss kan kjøre på internveg gjennom grenda og dermed fjerne de myke (små) trafikantene fra E6 i sin helhet
- kortere skoleveg fra hjem til bussholdeplass

- trafikk tilknytt landbruk vil i større grad fjernes fra E6 nord for Olsborg siden dagens leietaker av dyrka mark holder til sør for grenda
- eldre trafikanter i grenda kan kjøre til lokalbutikk på Olsborg uten å benytte E6 , hvilket er en del av skadestatistikken her
- å flytte eksisterende busstopp fra profil 1970 til profil 2800 ansees ikke som god løsning. Nærmeste stopp blir ca 800 lengre fra hjem, og 450 m fra nærmeste fastboende. Dette ansees som utrygg løsning for barna. Underbygger i så fall behovet for gjennomkjøring av buss

Selv om det etableres to hovedadkomster til grenda vil enveiskjøring av krysset til Høgtun gi den ulempe at adkomst til grenda enten blir via Olsborg (den gamle E6 traseen) eller via avkjørsel ved profil 2520. Dette er en ulempe som må veges opp mot de åpenbare trafikksikkerhetsgevinstene alternativet gir.

Alternativ 2 (uten forbikjøringsfelt)

Ved bortfall av avkjørsel til Solheimsvegen fra E6 (profil 1650) vil internvei måtte benyttes som tilførselsvei fra Sollia til Solheimsvegen. Denne vegen har begrenset bredde og kapasitet for biltrafikk og kom i sin tid i forbindelse med Målselv kommune sin framføring av offentlig vann og avløp til Sollia. Dette innebærer at man i kostnadsbilde må bergene oppgradering av internveg.

Anbefaler at dagens busstopp i Sollia oppgraderes til ensidig toveis busslomme for å sikre myke trafikanter.

Felles for begge alternativer

For masseuttak på g/br nr 18/1 har dette samme trafikkmønster som resten av grenda dvs 95% transport mot sør. Ved å flytte avkjørsel fra profil 1610 til 2380 i alt 1 tvinger man massetransport over Sollihøgda hvilket er en ulempe for trafikkbilde og næringsvirksomhet. Dersom avkjørsel fra massetak til E6 ønskes stengt (profil 1610) er det hensiktsmessig å forlenge tilførselsveg til grustak og dyrka mark lenger øst fra gammel E6 enten ved profil 1080 eller profil 1390.

Kommentar: tas til orientering. Statens vegvesen anser merknaden som grundig, og det er foreslått flere gode løsninger her. Statens vegvesen anbefaler vedtak etter alternativ 2 (uten forbikjøringsfelt), og de løsninger som foreslås vil derfor ikke bli regulert inn i denne planen.

Bussholdeplassen er plassert der vegvesenet berører minst mulig dyrka mark, og der siktforholda er mest optimale for en tosidig løsning. Å komme til bussholdeplassen fra adkomstveger i Sollia ansees som trygt.

13. Troms fylkeskommune, datert 06.06.17

Viser til deres oversendelser, datert 07.04.2017, samt avtale om utsatt uttalefrist. Planavdelingen hos stabssjefen gir her en samordnet uttalelse fra fylkeskommunen på vegne av våre ulike fagetater.

Forslag til detaljreguleringsplan legger til rette for breddeutvidelse og justering av veglinja. På delstrekning 2 legges ut to alternative versjoner, der alternativ 1 omfatter en plan for forbikjøringsfelt mellom Høgtun og Sollia, alternativ 2 omfatter en plan uten forbikjøringsfelt. Det reguleres inn gang- og sykkelveg på 4 km av strekningen. En del av gang- og sykkelvegen eksisterer i dag, resterende del tilrettelegges for i planforslaget. Troms fylkeskommune, herunder kulturminnevernet, har ingen øvrige kommentarer til planforslag for delstrekning 2.

Kommentar: tas til orientering

12 oversikt over eiendommer 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.

Gårdsnr.	Buksnr.	Festenr.	Gårdsnr.	Buksnr.	Festenr.
17	4		18	33, 56	
17	12		18	36	
17	15		18	37	
17	17		18	38	
17	25, 31, 119, 256		18	40	
17	41, 243		18	46	
17	68		18	47	
17	258		18	48	
18	1		18	52	
18	2, 11		18	53	
18	3		18	54	
18	5	1	18	55	
18	6		18	57, 61	
18	7, 32		18	60	
18	8		18, 19	4, 6	
18	10, 34		18, 19	5, 1	
18	12, 37		18, 19	14, 11	
18	13		19	9	
18	15		23	35	
18	16, 19, 49		18	33, 56	
18	17		18	36	
18	18		18	37	
18	20		18	38	
18	23		18	40	

18	24		18	46	
18	25		18	47	
18	26		18	48	
18	29		18	52	
18	30		18	53	
18	31		18	54	
18	55				
18	57, 61				
18	60				
18, 19	4, 6				
18, 19	5, 1				
18, 19	14, 11				
19	9				
23	35				
18	33, 56				
18	36				

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
Mauken /Tromsdalen reinbeitedistrikt v/ Tore Anders Oskal	tax_308@hotmail.com	Dalheim	9027	Ramfjordbotn

13 Vedlegg

- 1) Plankart E6 Olsborg–Heia, delstrekning 2 Olsborg–Solør, (versjon uten forbikjøringsfelt) revidert 28.09.17
- 2) Reguleringsbestemmelser E6 Olsborg–Heia, delstrekning 2 Olsborg–Solør, revidert 28.09.17
- 3) Illustrasjonshefte versjon uten forbikjøringsfelt (inkludert støysonekart) E6 Olsborg–Heia, delstrekning 2 Olsborg–Solør, revidert 28.09.17
- 4) ROS analyse E6 Olsborg–Heia, Delstrekning 2: Høgtun–Solør, datert 13.10.16.
- 5) Veileder landskapsbilde E6 Olsborg–Heia, delstrekning 2 Høgtun–Solør, datert 01.12.16.
- 6) Rapport Naturmangfold Olsborg–Heia Delstrekning 2 Olsborg – Solør, datert 01.04.16.
- 7) E6 Olsborg–Heia Ingeniørgeologisk rapport for reguleringsplan skjæringer delstrekning 2, SWECO, datert 12.09.2016.
- 8) Datarapport– Ev. 6 Olsborg– Heia–Geoteknisk datarapport for delstrekning Olsborg– Solør (Profil 940–6780), 28.06.2016.
- 9) Vurderingsrapport– E6 Olsborg–Heia, delstrekning 2 Olsborg–Solør, 23.08.2016.
- 10) E6 Olsborg–Heia – dimensjonering av overbygning ved utbedring av delstrekning 2 Olsborg–Solør, datert 17.06.2016.
- 11) VA kartlegging, basert på svar på skriftlig henvendelser, datert 28.09.17
- 12) Sammedrag av forhåndsmerknader (behandlet i forbindelse med offentlig ettersyn).



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

vegvesen.no

Trygt fram sammen