



Statens vegvesen

REGULERINGSPLAN

Høringsutgåve



Prosjekt: E6 Nordkjosbotn - Hatteng

Parsell: E6 Balsfjord grense - Hatteng

Kommune: Storfjord

Innhald

Forord	3
Samandrag	4
1. Innleiing	5
2. Bakgrunn for planforslaget	7
2.1 Planområdet.....	7
2.2 Kvifor vert det utarbeidd forslag til detaljregulering	8
2.3 Målsettingar	9
2.4 Vurdering etter KU-forskrifta	9
2.5 Planstatus for området.....	9
3. Dagens situasjon	12
3.1 Lokalisering	12
3.2 Dagens- og tilstøytande arealbruk.....	12
3.3 Trafikktilhøve	12
3.4 Teknisk infrastruktur	13
3.5 Nærmiljø/friluftsliv	13
3.6 Landskapstrekk.....	13
3.7 Reiseoppleving.....	14
3.8 Natur.....	14
3.9 Kulturmiljø.....	14
3.10 Naturressursar	15
3.11 Grunntilhøve	16
4. Beskrivelse av forslag til detaljregulering	17
4.1 Planlagt arealbruk	17
4.2 Tekniske føresetnader.....	18
4.3 Strekningsvis beskrivelse og illustrasjon av planforslaget	19
4.4 Andre tekniske føresetnader	23
5. Konsekvensutreiing for landskap, naturmiljø og geo-faglege høve	24
5.1 Landskapsbiletet	26
5.1.1 Verdivurdering.....	27
5.1.2 Omfang og konsekvensvurdering	28
5.2 Naturmiljø.....	31
5.2.1 Verdivurdering.....	31

5.2.2 Omfang- og konsekvensvurdering	36
5.3 Geo-fag	41
6. Øvrige verknader av planforslaget	43
6.1 Trafikk og samfunn	43
6.2 Bebyggelse	43
6.3 Støy og støytiltak	44
6.4 Nærmiljø og friluftsliv	44
6.5 Kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap	45
6.6 Naturressursar	45
6.7 Massehåndtering	46
6.8 Avlasta veg og forslag til omklassifisering	46
7. Prissatte konsekvensar	47
7.1 Anleggskostnader	47
8. Gjennomføring av forslag til plan	48
8.1 Framdrift, utbygging og finansiering	48
8.2 Trafikkavvikling i anleggsperioden	48
8.3 Riggområde og mellombelse anlegg	48
8.4 Risiko- og sårbarheitsanalyse	48
8.5 Innspel til ytre miljøplan	49
9. Samandrag av innspel	50
10. Grunneigarliste	54
REGULERINGSBESTEMMELSER	56

Forord

Kva er ein reguleringsplan

Reguleringsplan er eit arealplankart med tilhøyrande bestemmelsar som angjev bruk, vern og utforming av areal og fysiske omgjevnader. Formålet er å fastsette meir i detalj korleis arealet innanfor plangrensa skal utnyttast eller vernast. Reguleringsplan er også i mange tilfeller nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging, blant anna ved eventuell ekspropriasjon av grunn.

Reguleringsplanen sitt innhald

Ein reguleringsplan omfattar eitt eller fleire kart med tilhøyrande bestemmelsar. Planen kan innehalde eitt eller fleire hovud- og/eller underformål. Formåla kan beskrivast kvar for seg eller i kombinasjon. Kart og bestemmelsar er juridisk bindande. I tillegg inneheld planen ein tekstsleg planbeskrivelse.

I eit tidsrom på 10 år frå planen er vedtatt er den grunnlag for ekspropriasjon utan ny behandling av ekspropriasjonsgrunnlaget.

Behandling av reguleringsplanen

Ved oppstart av planarbeidet skal det varslast ved offentleg kunngjering. Dette skal sikra at grunneigarar, og andre berørte får høve til å delta i planprosessen. Det skal utarbeidast eit planforslag som skal leggest ut til høyring og offentleg ettersyn. Etter at fristen for merknader er ute skal det gjennomførast merknadsbehandling og eventuelle endringar av planen vert føretatt. Deretter blir planen sendt til kommunen for sluttbehandling. Det er kommunestyret som har myndigheit til å vedta ein reguleringsplan.

Nokre av sektormyndene har rett til å kome med motsegner til planen. Dersom eventuelle motsegner ikkje blir tatt til følge, kan kommunen be om mekling hjå fylkesmannen. Viss mekling ikkje fører fram skal planen sendast til Kommunal- og moderniseringsdepartementet for endeleg godkjenning. Departementet kan avgjere om motsegnene skal takast til følge og kan i så fall gjere dei endringar i planen som vert krevd.

Klage på vedtatt reguleringsplan

Vedtatt reguleringsplan kan påklagast til Kommunal- og moderniseringsdepartementet etter Plan- og bygningslova §12-12 jf. § 1-9. Avgjerdsretten i klagesaker er delegert frå departementet til fylkesmannen.

Samandrag

Det vert med dette lagt fram forslag til detaljregulering for E6 Balsfjord grense –Hatteng. Lengda på strekninga er 6600 meter. Eksisterande hovudveg tilfredsstillar ikkje dagens krav til standard grunna smal veg, dårleg kurvatur og fleire direkte avkøyringar til eigedomar. Dagens veg går også gjennom Oteren sentrum. Med rettare veglinje, jamnare fart og veg utenom sentrumsområdet, vil planforslaget leggja til rette for betre transportkvalitet. Tilhøva for mjuke trafikantar blir også betre ved at lokal og gjennomgangstrafikken blir separert, og vidare tilrettelagt med samanhengande turveg og gang-sykkelvegar.

Føreliggande planforslag bygger på vedtatt kommunedelplan frå 1996. På grunn av nye lovkrav til planlegging av veganlegg og innspel frå kommune og sektororgan, vart det nødvendig med oppdatert konsekvensutreiing. Med grunnlag i nye kartleggingar av natur, landskap og geo-faglege tilhøve, innehar føreliggande planforslag ein del tilpasningar frå den vedtekne kommunedelplan. Viktige grep i reguleringsplanen har vore meir bruk av dagens vegareal i området før og etter Oteren sentrum.

Planforslaget følgjer elles vedtatt planprogram for planarbeidet, med unntak av enkeltvise endringar. Grunna omklassifisering til lokalveg og låg framtidig trafikkmengde på strekninga Oteren sentrum til Ottertun, er vurderinga at det ikkje vil vere behov for gang- og sykkelveg i dette området når ny E6 står ferdig. Som tillegg er det regulert samanhengande turveg og atkomstveg frå Ottertun til Balsfjord grense.

Med større avstand til hovudveg for dei fleste av eigedomane og avbøtande tiltak for støytsette bygningar, vil ny veg bidra til å heva bukvaliteten i området.

1. Innleiing

Føreliggande detaljregulering E6 Balsfjord grense – Hatteng inngår i prosjektet E6 Nordkjosbotn – Hatteng og er prioritert i siste seksårs periode av Nasjonal Transportplan 2014–2023.

Formålet med planarbeidet er å heva transportkvaliteten gjennom å auka trafikktryggleiken. Med standardheving og jamnare fart vil det bli betre framkomeleg. Viktig mål vil vere å finna løysingar som tilfredsstillar dagens krav for stamvegnettet. Lokalbefolkninga langs dagens E6 vil som resultat av lågare trafikkmengde oppleve at bu- og miljøtilhøva blir betre gjennom redusert støynivå, mindre svevestøv og betre tryggleik for mjuke trafikantar.

Forslag til detaljregulering for E6 Balsfjord grense – Hatteng er utarbeidd av Statens vegvesen i samarbeid med Storfjord kommune, og med heimel i Plan og bygningslova § 3-7. Statens vegvesen er ansvarleg for saksbehandling fram til oversending til kommunen til politisk vedtak.

Oppstart av planarbeidet vart i henhold til Plan- og bygningslova § 12-8 kunngjort i avisa Nordlys og Framtid i Nord vinteren 2011. Som del av kravet om konsekvensutreiing vart det utarbeidd planprogram som vart vedtatt 31.08.2011.

I tilknytning med oppstart og høyring av planprogram vart det gjennomført opent møte i Oteren samfunnshus.

Planprosessen har vore i tråd med plan- og bygningslova med dei krav som gjeld for kontakt, informasjon og medverknad overfor Storfjord kommune, sektormynder, grunneigarar og øvrige interessentar. Statens vegvesen legg med dette fram planforslag som i det store og heile ivaretar dei innspel og merknader som har kome i planperioden.

Reguleringsplanforslaget består av følgjande:

- Planbeskrivelse med planbestemmelsar, datert 14.11.2014
- Reguleringsplankart, datert 14.11.2014

Øvrige grunnlagsdokument er tilgjengeleg på

<http://www.vegvesen.no/Europaveg/e6nordkjosbotnhatteng>:

- Illustrasjonshefte
- Støyutreiing
- Risikoanalyse, Statens vegvesen 10.09.2013
- Trafikksikkerheitsrevisjon, Statens vegvesen 20.12.2013
- Geoteknisk vurdering av ny vegtrase, Sweco Norge AS, 21.08.2014
- Flomberekning for Signaldalselva, Sommarsetelva og Mortendalselva (2013)
- Kartlegging naturverdiar, Asplan Viak AS 2.11.2011
- Konsekvensutreiing naturmiljø, Statens vegvesen 23.05.2014
- Konsekvensutreiing landskapsbiletet, Statens vegvesen Januar 2014

Planen er utført av følgjande personar frå Statens vegvesen:

Kjell Grønsberg, planleggingsleiar	Felipe Aas Alvarez, vegplanleggar
Sigrun Marie Lie og Erik Haagenen, landskapsarkitekt	Grunnerverv, Jens Aarbø
Ole Andre Helgaas, geoteknikar	Wenche Andreassen, DAK –assistanse
Knut-Johan Fagerland Kjelstad, geoteknikar	Linda Hansen, bru-konstruksjon
Greger Wian, vegteknolog	Torbjørn Jørgensen, prosjektleiar
Trond Aalstad, naturvitar	Marte Beate Øiesvold, geolog
Egil Hammer, vegplanleggar	Kjell Vang, Plan- og forvaltning

Planforslaget blir lagt ut til offentlig ettersyn i tida 18. november 2014 til 16. januar 2015 på følgjande stader:

Storfjord kommune, Rådhuset på Hatteng
Statens vegvesen, Mellomvegen 40, Tromsø
www.storfjord.kommune.no/
<http://www.vegvesen.no/Europaveg/e6nordkjosbotnhatteng>

Eventuelle merknader til planforslaget må vere skriftlege og sendast innan **16. januar 2015** til:

Statens vegvesen Region nord
Postboks 1403
8002 Bodø

Eller firmapost-nord@vegvesen.no

Bruk merknadstekst: «*Merknader til forslag til detaljregulering for E6 Balsfjord grense-Hatteng*».

Spørsmål til planforslaget kan rettast til:

Statens vegvesen v/Kjell Grønsberg
e-post: kjell.gronsberg@vegvesen.no
Tlf. 77 61 73 56

Storfjord kommune v/Joakim Stensrud Nilsen
e-post: Joakim.Nilsen@storfjord.kommune.no
Tlf. 77 21 28 29

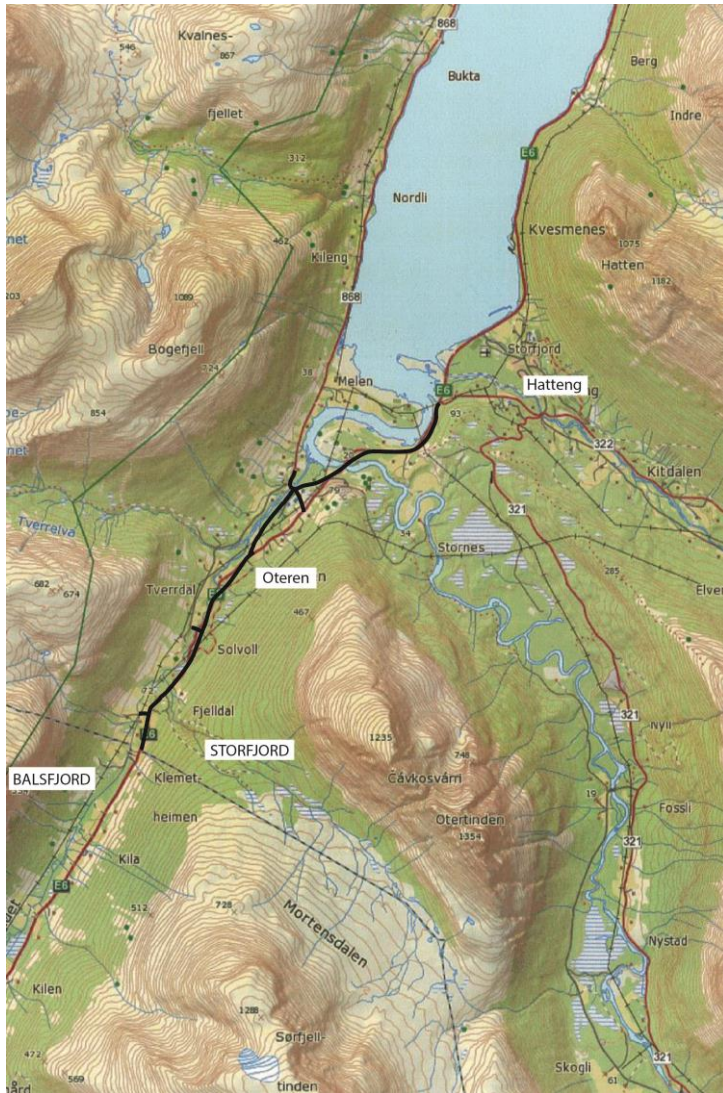
2. Bakgrunn for planforslaget

2.1 Planområdet

Planområdet ligg i Storfjord kommune og går frå kommunegrensa til Balsfjord og vidare gjennom Oteren sentrum til første kryss på Hatteng. Lengda på strekninga er 6600 meter.



Figur 1: Lokalisering av planområdet markert med sirkel



Figur 2: Ny veglinje merka med svart strek

2.2 Kvifor vert det utarbeidd forslag til detaljregulering

Bakgrunnen for planforslaget er at strekninga ikkje har tilfredsstillande vegstandard. Standarden på strekninga er i dag prega av stadvis låg fartsgrense grunna dårleg horisontal- og vertikalkurvatur, spesielt i første halvdel av parsellen. Det er spreidd randbebyggelse på størsteparten av strekninga der adkomsten til eigedomane er i form av direkte avkøyningar. På Oteren ligg vegkrysset E6/fv. 868 som går mot Lyngseidet. Strekninga har mange utforkøyningar. Tiltaka som vert føreslått omfattar breiddeutviding, omlegging av veg ned mot Balsfjordelva/Sommersetelva, nye kryss, nye bruer over Fjelldal, Sommarsetelva og Signaldalselva, og samanhengande gang- og sykkelveg. Med utbetring og omlegging av veg vil ein oppnå vel 20 færre avkøyningar på strekninga.

2.3 Målsettingar

Ny E6 skal heva transportkvaliteten gjennom kortare reisetid, jamnare fart, meir trygg og framkomeleg veg. Som følgje for vegomlegging vil bumiljøet bli betre gjennom redusert støynivå, mindre svevestøv og betre tryggleik for mjuke trafikantar. Vegtiltaket skal i størst mogleg grad tilpassast nærmiljøet i Storfjord, samt ivareta kartlagte verdier ikring natur, landskap og påviste kulturminner.

Samfunns mål

Ny E6 Balsfjord grense – Hatteng skal heva transportkvaliteten og fremma dei behov ein har for betre framkomelegheit og auka trafikktryggleik i området.

2.4 Vurdering etter KU-forskrifta

Reguleringsplanen er vurdert av Storfjord kommune til å utløyse krav om konsekvensutreiing, jf. Forskrift om konsekvensutreiing §2, 3, 4 og 5. Ettersom veglinja vil har nærføring med samiske kulturminner og gå ned mot elveområde og nært naturlokalitetar, vil verknadane av planen vere såpass vesentlege at kravet om konsekvensutreiing vart vurdert etter § 4a og § 4b, jf. § 3b.

Gjeldande kommunedelplan som vart vedtatt i 1996 tilfredsstillar ikkje dagens krav til konsekvensutreiing. Ved oppstart av reguleringsplan vart det difor i samråd med kommune, fylkesmann og NVE, bestemt at konsekvensutreiinga skulle ta utgangspunkt i vedtatt alternativ. Partane var også samde om at for sårbare områder, skulle ein leggja til grunn ein meir utvida korridor enn det som ligg i kommunedelplanen.

I vedtatt planprogram framkjem det kva type kartleggingar som inngår i konsekvensutreiinga for føreliggande detaljregulering.

2.5 Planstatus for området

Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging

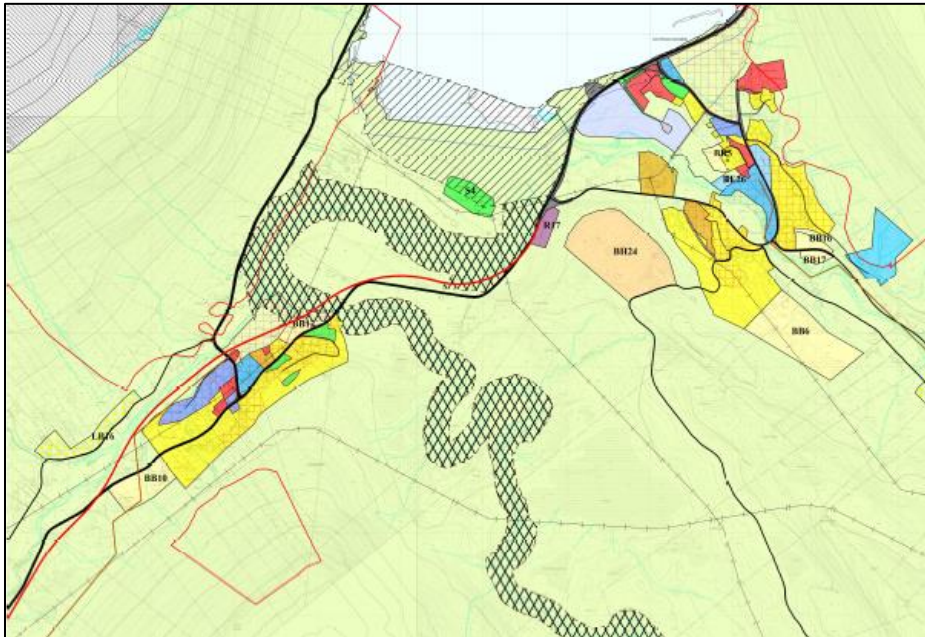
Jamfør føresegner i plan- og bygningslova vil det kvart fjerde år bli utarbeidd dokument med nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging. Det første dokumentet kom i juni 2011 og spenner frå områda klima og naturmangfald til trafikk, næringsutvikling og oppvekstvilkår. Forventningane er ikkje bestemmande, men retningsgivande og skal leggest til grunn for utarbeiding av planar i kommunar og fylker. Fleire av forventningane er fulgt opp så langt som råd i forslaget til reguleringsplan. Naturomsyn og tilrettelegging for mjuke trafikantar har vore særleg retningsgjevande for dette planarbeidet.

Nasjonal transportplan

Prosjekt E6 Nordkjosbotn – Hatteng med tilknytningar er med i forslaget til Nasjonal Transportplan 2014–2023. Strekinga er prioritert i siste seksårsperiode, 2018–2023.

Kommuneplanen sin arealdel

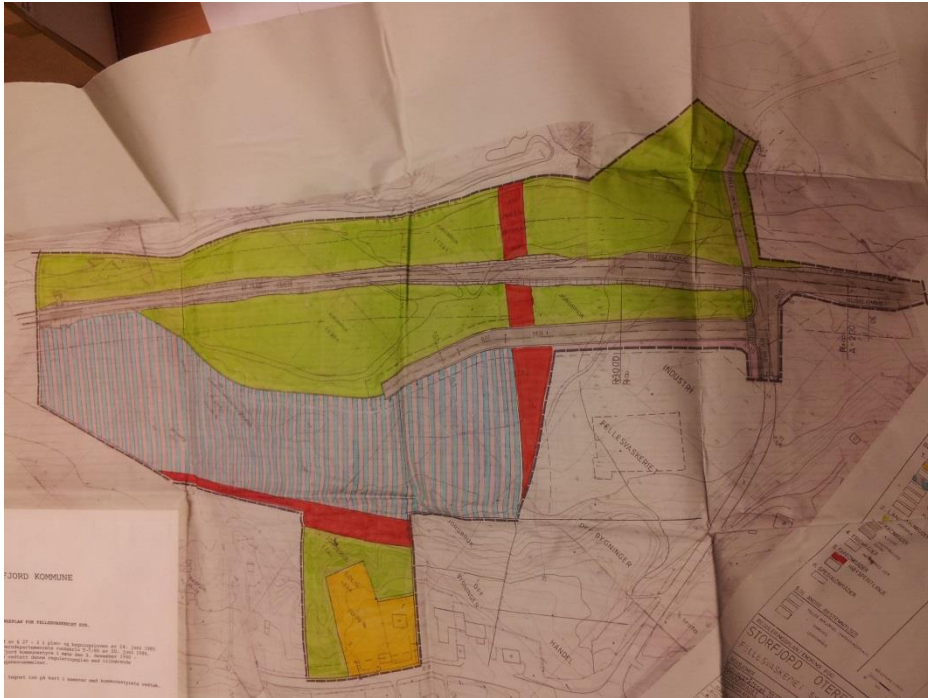
Kommuneplanen sin arealdel omfattar plankart, bestemmelsar og planbeskrivelse der det framkjem korleis nasjonale mål og retningslinjer, og overordna planar for arealbruk er ivaretatt. I figuren under framkjem arealplankart for området Oteren og Hatteng. Den raude linja som går ned mot Balsfjordelva/Sommarsetelva og nedanfor bustad og industriområde ved Oteren, syner vedtatt veglinje i kommunedelplan E6 Balsfjord grense–Hatteng. Vedtatt veglinje går fram til Hellarberget merka lilla (område for råstoffutvinning). Storfjord kommune har i år igangsatt ny revidering av arealplanen for perioden 2015–2027



Figur 3: Kommuneplanen sin arealdel for området Oteren og Hatteng. Raud linje syner vedtatt veglinje i kommunedelplanen.

Reguleringsplan Fellesvaskeriet Syd, Storfjord kommune

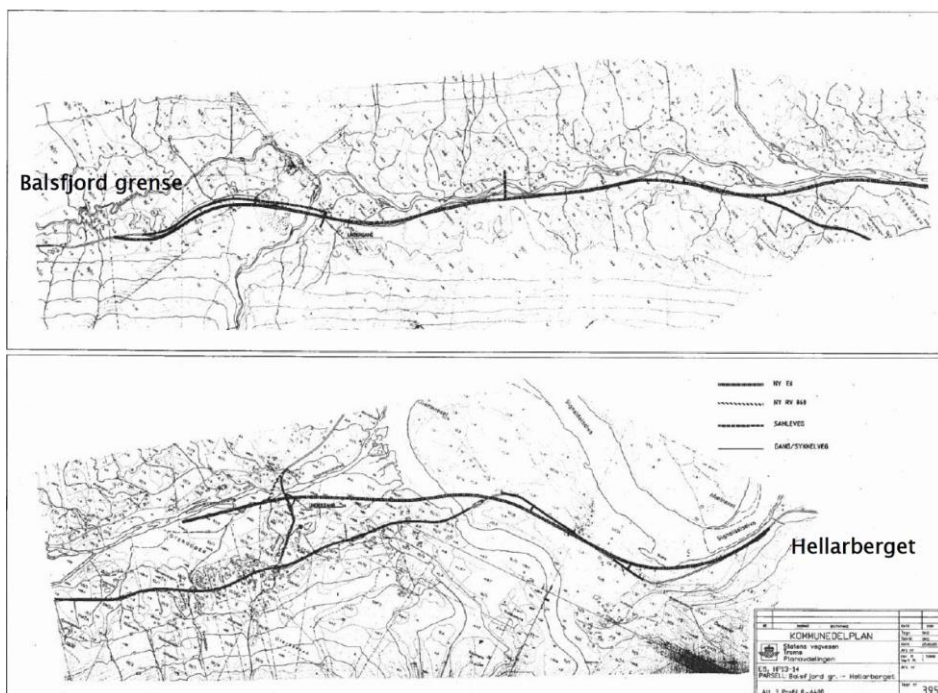
Storfjord kommune vedtok i desember 1990 reguleringsplan for Fellesvaskeriet Syd. Dette området består av formåla; 1. Byggeområde for bustader, byggeområder for handel/service, 2. Landbruksområder, 3. Offentlege trafikkområder og 4. Fareområde. Reguleringsplan E6 Balsfjord grense – Hatteng vil kome i berøring med denne reguleringsplanen, med det som følgje at noko av arealet vil bli erstatta til vegareal. I hovudsak er dette landbruksområder. Veglinja i dette området er elles tilpassa i høve til naturområdet langs Balsfjordelva og framtidig utviding av Oteren industriområde.



Figur 4: Reguleringsplan Fellesvaskeriet Syd.

Kommunedelplan E6 Balsfjord grense - Hellarberget

Planlegging av ny veg forbi Oteren går tilbake til tidleg på 1980-talet. Det vart utarbeidd såkalla hovudplan for strekninga Furumo - Hellarberget i 1986, men vart forkasta grunna nye krav til vegstandard. På byrjinga av 1990-talet vart det utarbeidd kommunedelplan for strekninga Balsfjord grense - Hellarberget, men denne vart forkasta av kommunen. Etter dette vart det føretatt justeringar og ny kommunedelplan for E6 vart vedtatt i 1996, jfr. veglinje figur 3 og 5.



Figur 5: Kommunedelplan E6 Balsfjord grense - Hellarberget.

3. Dagens situasjon

3.1 Lokalisering

Planområdet byrjar ved kommunegrensa mot Balsfjord og strekk seg med lengde 6600 meter fram til første kryss på Hatteng. Dei tre første kilometrane ligg veglinja like ved eksisterande veg for så å dreia ned mot og følgjer denne til den har passert nytt kryss E6/fv. 868. Vegen går vidare på nedsida av Lyngskroa for så å kryssa Signaldalselva omtrent parallelt med dagens bru. Veglinja kjem deretter inn på eksisterande veg og følgjer denne til første kryss på Hatteng der parsellen vert avslutta.

3.2 Dagens- og tilstøytande arealbruk

Eksisterande veg er dominerande i dagens arealbruk innanfor planområdet. Første del av strekninga består av landbruksområder. Vidare mot Oteren og gjennom sentrum av Oteren består planområdet av randbebyggelse, offentleg bygg og diverse næringsverksemd. På slutten av strekninga går riksvegen rett ved Signaldalselva sitt utløp mot fjorden.



Figur 6: Bilete av eksisterande veg i retning Oteren.

3.3 Trafikktilhøve

Strekninga Balsfjord grense til Oteren har ein trafikkmengde på 1800 køyrety i døgeret. Fram til år 2040 er det venta at trafikken vert auka til 2150 køyrety. Andelen tungtrafikk utgjer omlag 13 prosent. Tettstaden Oteren er eit trafikknutepunkt for E6 nordover/sørover og fv. 868 til Lyngseidet. Sidan 2002 er det registrert sju ulukker på strekninga. Av desse ulukkene var det ei dødsulukke mellom bil og motorsykkel (påkøyning bakfra) som skjedde i

2002 på den rette strekninga mellom Oteren og Hatteng. Dei øvrige ulukkene medførte lettare skade for i alt åtte involverte. Den siste ulukka var ein utforkøyring som skjedde i 2010 ved Hellarberget. Innbyggjarane opplever gjennomgangstrafikken i Oteren som problematisk og kommunen har i mange år etterspurt tiltak for å betre situasjonen.

3.4 Teknisk infrastruktur

Høgspenteleidningar

Det er fleire stader der kraftlinjer kryssar E6. Alle krysstader som Troms Kraft Nett as har opplyst om, er tatt med i reguleringsplankartet og i bestemmelsane til reguleringsplanen. Det er også mottatt kart over ledningsnett til Telenor og Bredbåndsfylket Troms AS. I tilknytning med prosjektering vil ein vurdere nærmare om noko av desse anlegga må flyttast.

V/A-anlegg

Vegvesenet har ikkje mottatt kart over v/a-anlegg, men Storfjord kommune vil levere dette i tilknytning med prosjektering.

3.5 Nærmiljø/friluftsliv

Planområdet har fleire viktige nærmiljøkvalitetar, blant anna Signaldalselva som har sitt utspring ved Kitdalsvatna og ved vatnsskilje ved Golda (Treriksrøysa). I elva finst det hovudsakleg anadrome artar som laks, sjøaure og sjørøye. Elva er lett tilgjengeleg og er omkransa av flott natur. Vassdraget har opp igjennom tidene blitt brukt som "spisskammer" for lokalbefolkninga. Lakseparasitten Gyrodactylus Salaris har riktignok dei seinare åra gjort innhogg på laksestammen, men elva vert framleis flittig brukt av lokalbefolkninga.

renn gjennom dalføre frå Øvergård og med utløp til Sommarsetelva og Signaldalselva. Elva er mindre tilgjengeleg frå dagens E6 og langs elvekanten er det også ein del krattskog som hindrar aktiv bruk.

Rundt sentrum av Oteren er det randbebyggelse med enkelte offentleg bygg, industriområde, barnehage, nærbutikk og nokre næringsverksemder. Den kjente Lyngskroa har lokalitet i sentrum av Oteren.

3.6 Landskapstrekk

Strekninga Balsfjord grense – Hatteng ligg i eit overordna, storskala og avlangt landskapsrom som er danna av ein U-dal. Landskapsrommet har ein nordaust-sørvest retning. Landskapet er samansett og dannar ein mosaikk av lauvskog, dyrka mark, bebyggelse, vassdrag og spektakulære fjell. Overordna framstår landskapet harmonisk.

Fjellveggane er steile og botnen er svakt avrunda. /Sommarsetelva endar i den breide og meanderande Signaldalselva som dannar eit harmonisk elvelandskap før den endar i fjorden. Elvelandskapet Gretteneset er flatt med iaugefallande barskog/furuskog som er ein kontrast til bjørkeskogen oppover fjellsidane. Elles grår ved elvebankar. Fjellsidane er stadvis bratte med skred- og vitringsjord, lauvskog og stadvis er det snaue grasbakkar skapt av slått og beite oppover den slake fjellsida. Flekkvis slått- og beiteareal er karakteristisk

først og fremst i første del av influensområdet og i fjellsida mot fjorden. E6 er eit linert forløp som buktar seg gjennom dalen, både på det lågaste nivået og noko høgare i dalsida. Bebyggelsen ligg først og fremst spreidd i randsonen av E6 og spreidte gårdsbruk ligg innanfor dalsidane. Oteren har tettstadspreg og innehar noko næringsareal, offentlege kontor og einbustader.



Figur 7: Retning mot Nordkjosbotn. Varierte sekvansar med fjord, fjell, jordbruksareal, gårdar, tett vegetasjon og solitær tre.

3.7 Reiseoppleving

Gjennom heile strekninga opplever ein fjella som spektakulære. Det samansatte landskapet bidrar til variasjon i sekvansar og enkelte stader får trafikanten flott utsyn over Storfjorden. Samla bidrar dette til ein god reiseoppleving.

3.8 Natur

Planområdet er dominert av fattig skrubber–blåbærbyrkeskog men lite krevande artar. Noko småbregneskog førekjem. Langs sin øvre del er skogen fattig men med stadvis innslag av mjødukt, kvitbladtistel og fjelltistel. Rundt nedre del av elva er det rik høgstausedominert seljeskog. Nord for Signaldalselva er vegetasjonen igjen fattig og prega av tørre furuskogsparti på godt drenert mark. Det er registrert tre lokalitetar med prioriterte naturtypar i planområdet.

3.9 Kulturmiljø

Sametinget har meldt om fleire automatisk freda kulturminner på strekninga frå kommunegrensa. Langs dei tre første kilometrane er det registrert fleire kulturminner med registrering i Askeladden sin kulturminnebase. I området er det også nyregistrert ein gammetuften. For området etter dei første tre kilometrane, er det ikkje gjort funn av kulturminner.

3.10 Naturressursar

Jordbruk

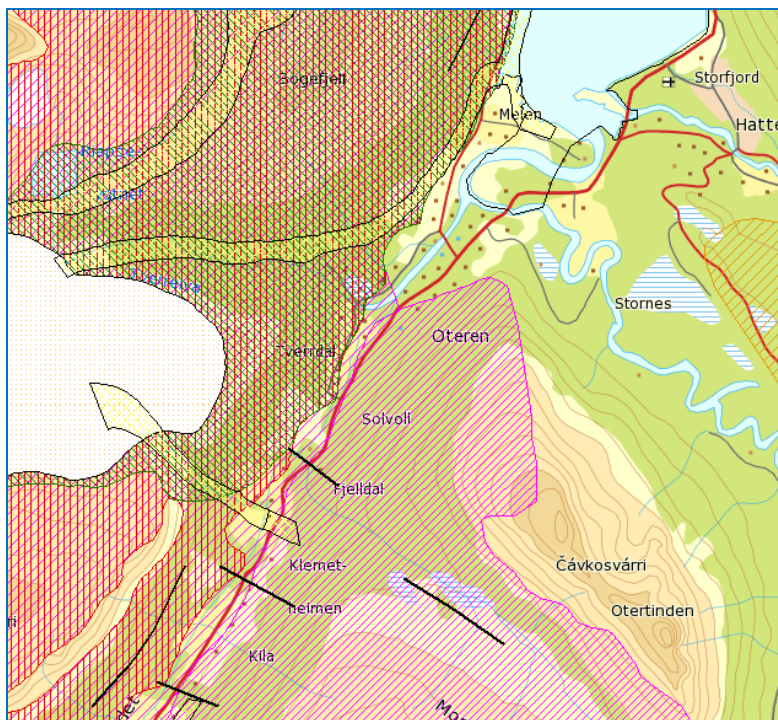
Det er 15–20 landbrukseigedomar langs strekninga. Av desse er det to bruk som har sjølvstendig drift, eit med geitbruk og eit som driv forproduksjon. Dei andre har ingen eigen produksjon, men drivverdig dyrka mark blir framleis hausta av andre.

Skogbruk og utmarksressursar

Det ser ut til å vere noko vedproduksjon innanfor planområdet, hovudsakleg mellom næringsarealet ved Oteren og elva. Det er elles tilkomst til beiteareal og skogområder med potensial for utnytting.

Reindrift

Ifølgje kart over reindriftsinteresser (kart.reindriftno) er areala vest for E6 vår- og sommerbeite, medan areala aust for vegen er viktigst som haustbeite.



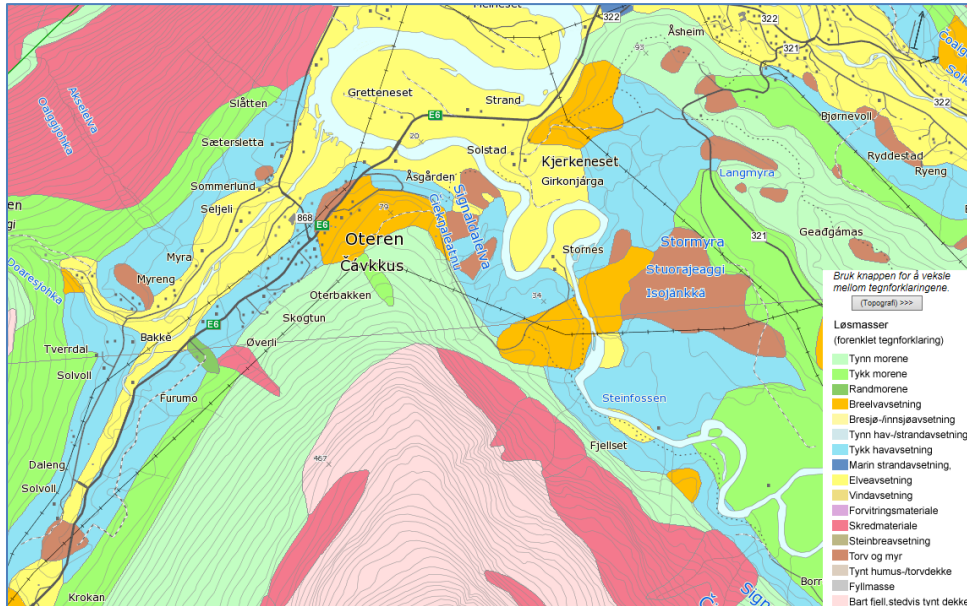
Figur 8: Trekkveg og flyttelei i sørleg del av planområdet, mellom Fjellidal og Kila.

Råstoff

Ved Hellarberget er det i kommuneplanen avmerka område med råstoffutvinning. Dette er eit steinbrot som i stor grad består av skiferstein.

3.11 Grunntilhøve

Berggrunnen består i hovudsak av granatglimmerskifer og i dalsidene er det morenemateriale. Dalbotnen er dekket med elveavsetninger og havavsetninger.



Figur 9: Lausmassekart, kilde: NGU

4. Beskrivelse av forslag til detaljregulering

4.1 Planlagt arealbruk

Planforslaget skal sikre seg areal til å kunne utvida vegen i breidda, føreta kurveretting og til å leggja om vegen i området ikring Oteren sentrum. Veganlegget er detaljert så langt som råd på dette plannivået, men må vurderast nærmare i samanheng med detaljprosjektering og i byggefase.

Vegen skal byggast i tråd med vegvesenet sine håndbøker, og tilpassast så godt som råd med landskapet i området. I tillegg til konsekvensutreiing er det også utarbeidd formingsretteleiar for landskap som skal følgje prosjektet vidare.

Reguleringsformål og løysingar

I reguleringsplankartet utgjer fargane ulike formål. Følgjande formål er tatt med i planforslaget.

1. Bebyggelse og anlegg
2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
3. Grønnstruktur
6. Bruk og vern av sjø og vassdrag

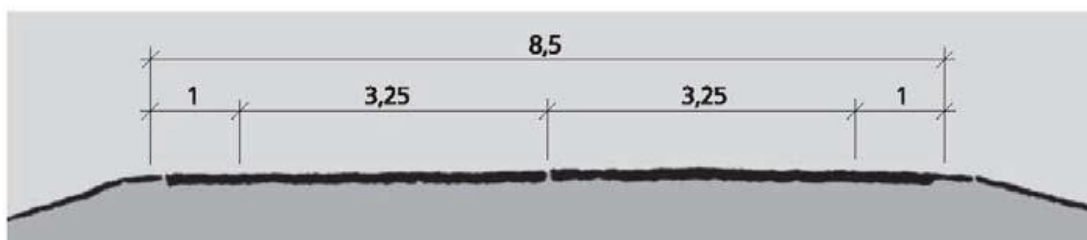
Områdebestemmelsar

Faresoner

4.2 Tekniske føresetnader

I følge forskrift om anlegg av offentlig veg § 2, går det fram at ved planlegging og utbygging skal arealbruk og vegfunksjonar vurderast i eit berekraftig og langsiktig perspektiv etter vegopning. Forventa trafikkmengde frå kommunegrensa til Hatteng er berekna til 2150 køyrety i døgeret (ÅDT) fram til år 2040. Dette er ein oppgang på vel 19 prosent frå dagens nivå.

E6 Balsfjord grense – Hatteng er ut frå vegnormalen definert som stamveg med ÅDT 0–4000. Fartsgrensa på strekinga varierar i dag mellom 50, 60 og 80 km/t. Ny veg vert planlagt med dimensjonerande fart på 80 km/t og vegbreidde 8,5 m (6,5 m køyrebane + 1 m vegskulder på kvar side).



Figur 10: Tverrprofil H2, 8,5 m vegbreidde

Dimensjoneringskrav for standardklassen H2 med ÅDT < 4000.

Standardklasse	Minimum horisontalradius	Minimumsradius høgbrekk	Minimumsradius lågbrekk	Maks stigning
H2 – 80 km/t	250 m	2800 m	1900 m	6 %

Veg

Hovudveg er prosjektert etter standardklasse H2 med 8,5 m vegbreidde og fartsgrense 80 km/t, jf. figur 10.

Atkomstvegar og avkøyringar

Atkomstvegar er prosjektert med 4 m vegbreidde og 5 m vegbreidde. Den breidaste atkomstvegen vil gå i kulvert til eigedom nedanfor Otertun. Atkomstvegar er vegar som gjev atkomst til eigedomar og som er utforma på dei mjuke trafikantane sine premisser. Fartsgrensa vil vere 30 km/t.

Etter omlegging av ny veg vil talet på avkøyringar til private eigedomar bli kraftig redusert. Den største reduksjonen på avkøyringar blir ved Oteren der vegen blir lagt om. I dette området er det i dag i alt 18–19 avkøyringar. Alle eigedomar skal elles sikrast avkøyring frå offentlig veg, anten via avkøyring til bebygd eigedom eller eigen markavkøyring.

Gang og sykkelveg (gs-veg)

Samanhengane gs-veg er føreslått mellom Oteren og første kryss på Hatteng der parsellen vert avslutta. Delar av gs-veg mellom Oteren og Hatteng vil bli brukt som kombinert atkomstveg for enkelte eigedomar langs strekninga på Gretteneaset.

Anlegg for kollektivtrafikk

For lokalrutene er det satt av plass for busslommer mellom Hatteng og Balsfjord grense. Ved kommunegrensa er det regulert inn snuplass. For langrutene er det elles regulert innkøyringsveg for bussar ved rundkøyring. Her er det haldeplass for to bussar.

Øvrige anlegg

Frå kommunegrensa og til profil 2700 vil store delar av eksisterande veg bli liggande igjen grunna utretting av horisontalkurvatur. Etter lokale innspel valte ein å tilpassa delar av eksisterande veg til enkel og smal turveg anlagt med grus. Denne turvegen som har 3 m breidde, er vidare kopla saman med øvrige atkomst/gs-vegar. Det vil dermed vere eit samanhengane lokalvegnett beståande av turvegar, gs-vegar og atkomstvegar frå kommunegrensa og heilt fram til første kryss på Hatteng.

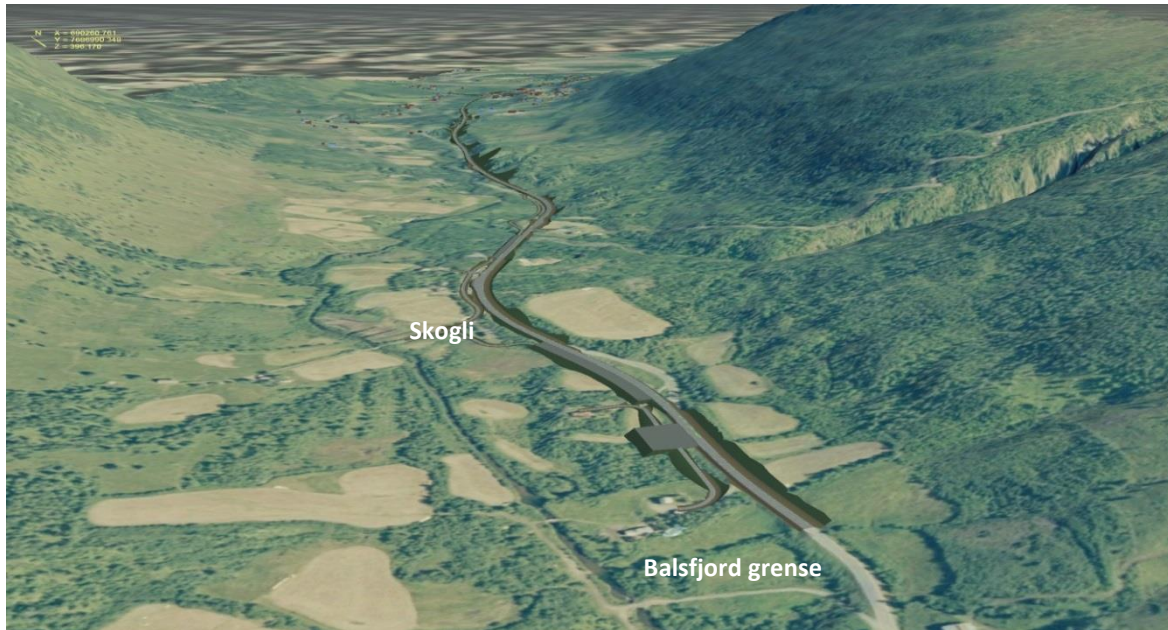
Fråvik frå vegnormal

Forslaget til reguleringsplan har to fråvik frå vegnormalen. Det eine fråviket gjeld arm til rundkøyring E6 nord der kravet til nabokurver ikkje er oppfylt. Det andre tilfellet gjeld avstanden mellom rundkøyring og krysset til busshaldeplass/næringsareal. Tilrådingane er at avstand mellom kryss og underordna vegnett skal vere minimum 40 meter, eller så lang avstand at ein unngår tilbakeblokkering. I begge tilfella må det søkast om fråvik.

4.3 Strekningsvis beskrivelse og illustrasjon av planforslaget

Balsfjord grense – Skogli

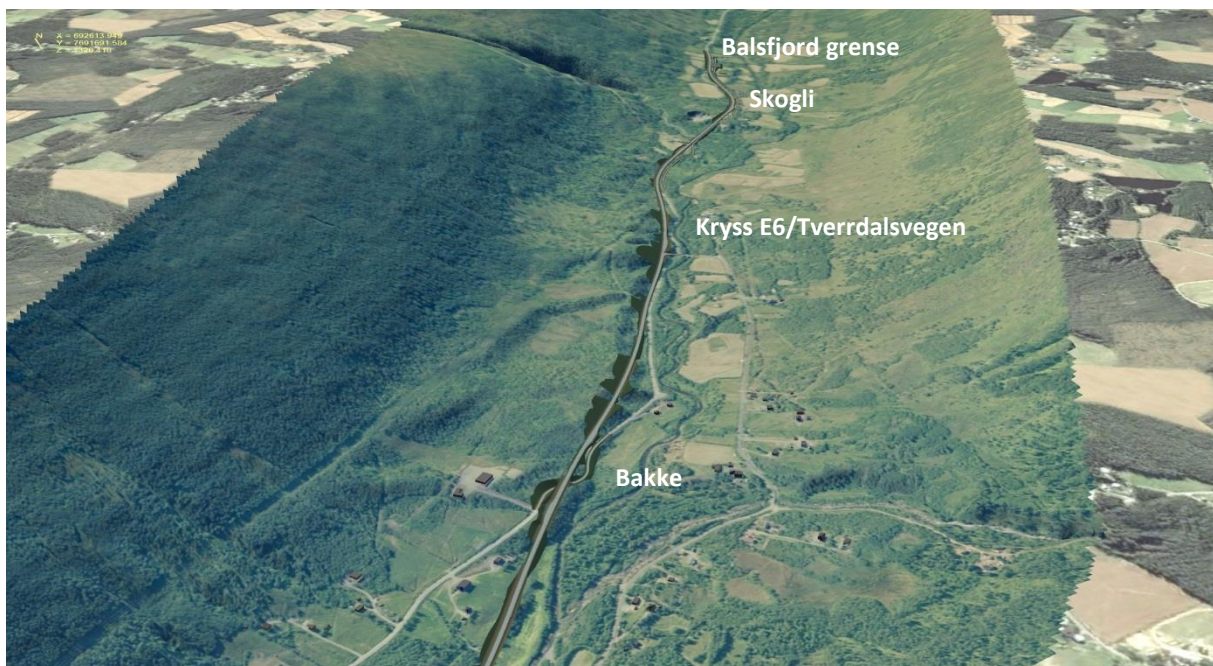
Tiltak på hovudveg er retting av horisontalkurvatur. Det er regulert felles avkøyring for eigedomar på nedsida av vegen som vil erstatta dagens to avkøyringar. Her er det også regulert større snuplass for lokale bussruter.



Figur 11: Ny veg frå kommunegrensa med tilrettelegging av snuplass for lokalruter ved Elvebakken

Skogli – kryss E6/Tverrdalsvegen

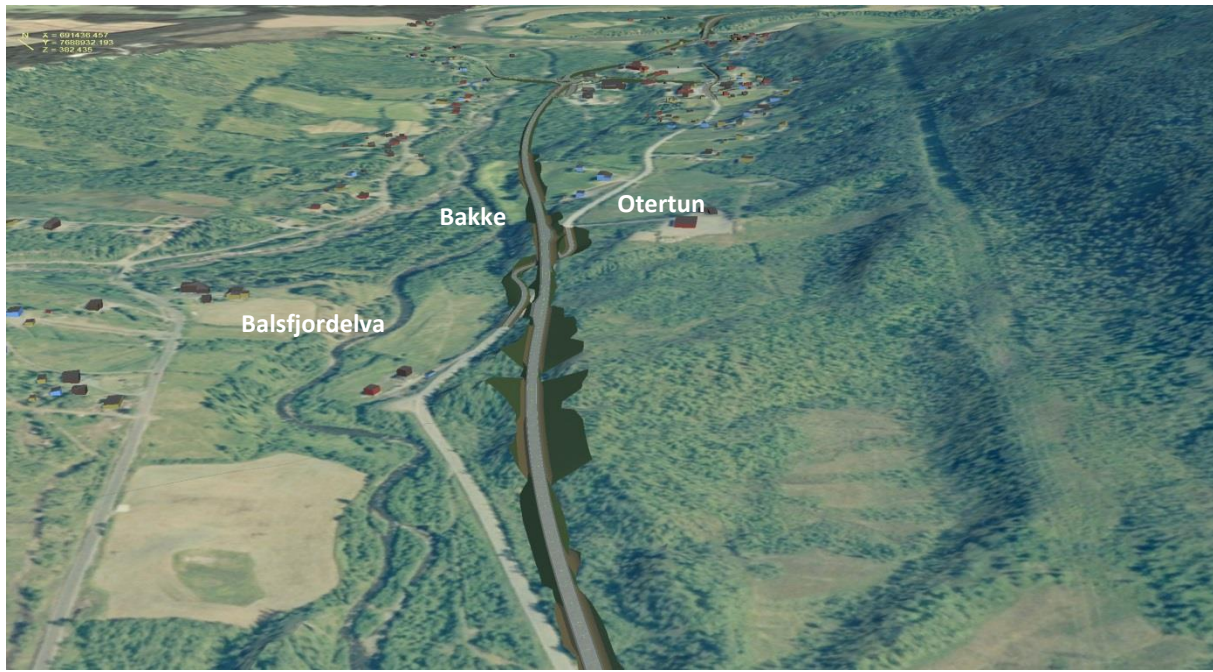
Vegen følgjer eksisterande veg fram til profil på første del av denne strekninga. 400 meter før kryss E6/Tverrdalsvegen går ny veg på oversida av dagens veg med retting av fleire horisontale kurvar. Tiltaka på veg som følgjer dagens vegareal avgrensar seg til breiddeutviding, nye bruer ved Fjelldal og tilrettelegging av busslommer på begge sider av vegen. Ved Fjelldal er det regulert bru både for hovudveg og turveg. Bru for hovudveg blir 15 meter lang og 8,5 meter breid. Gangbrua vil ha lengde på 15 meter og 4 meter breidde. Dagens avkøyning til Skogli er flytta til felles avkøyning. Lokal atkomstveg til eigedomane følgjer parallelt med hovudvegen fram til kryss.



Figur 12: Omlegging av veg fram til Balsfjord grense

Kryss E6/Tverrdalsvegen – Bakke

Ny veg følger oversida av dagens veg. Gamal vegtrase vil fungera som turveg med grusdekke. I området ved Bakke er det regulert lokal veg som går i kulvert fram til Oteren sentrum. I dette området er det også regulert busslommer på begge sider av vegen. Eksisterande veg fram til Oteren sentrum blir stengt i denne enden. Det er regulert snuplass for lokalruter/skulebussar ved avkøyring til Ottertun.



Figur 13: Omlegging forbi Furumo og ned mot Balsfjordelva/Sommarsetelva

Bakke – kryss E6/fv. 868 (rundkøyring med sidearmar)

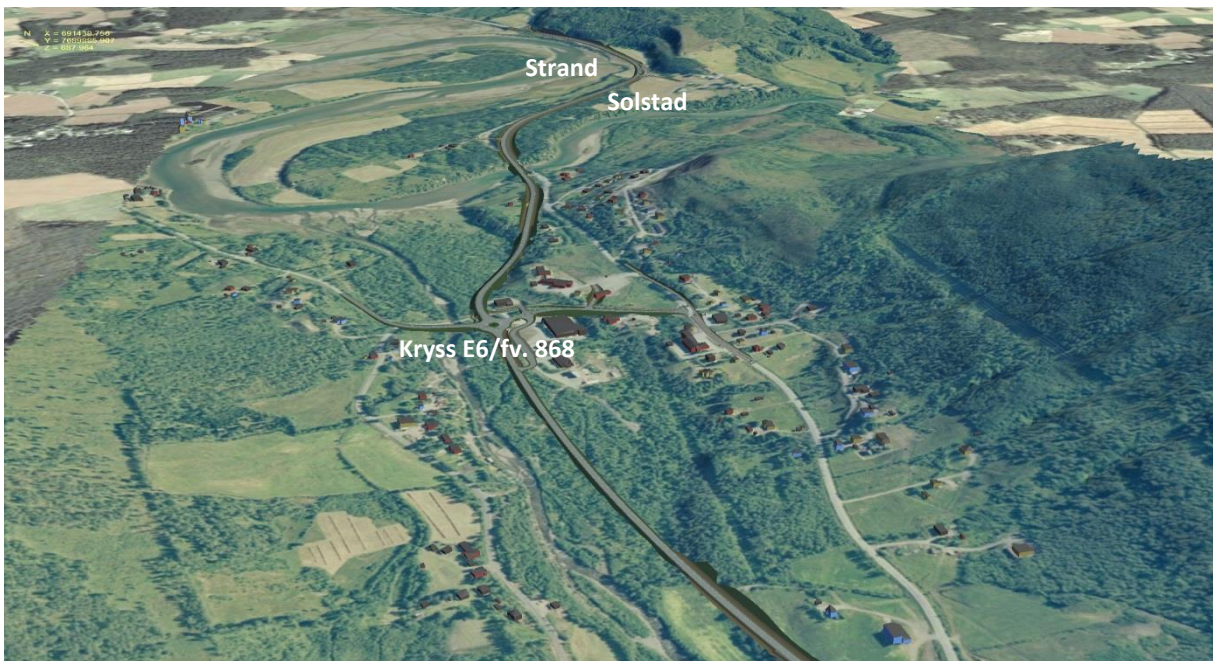
På denne strekninga går ny E6 ned mot og på nedsida av industriområdet på Oteren. Her vil det kome nytt kryss for E6/fv. 868 utforma som rundkøyring med diameter 40 m. Viktige omsyn for denne del av vegen har vore terrengtilpasning, avstand til naturverdiar langs elva, planlagt bustadområde for del av eigedomen Hansensskog 55/1, og eventuell framtidig utviding av Oteren industriområde. På strekninga blir det ingen avkøyringar til eigedomar. Nord for rundkøyring er det regulert kulvert for gåande og syklande som blir kopla saman med ny bru over Sommarsetelva og ført fram til kryss fv. 868/Tverrdalsvegen ved Sommerlund. Gang- og sykkelveg vil elles gå opp til Oteren sentrum. Dagens bru over Sommarsetelva blir erstatta med ny bru kombinert med gs-veg. Brua blir 40 meter lang og 11,5 meter breid. Med ny rundkøyring, kollektivhaldeplass, ny bru over Sommarsetelva og kulvert for gåande og syklande, vil dette området bli eit konsentrert trafikknutepunkt i Oteren.



Figur 14: Ny kryssløysing med kollektivholdeplass i Oteren

Kryss E6/fv. 868 – kryss E6/fv. 322

Her går vegen på nedsida av Lyngskroa og i retning dagens bru over Signaldalselva. Ny bru kombinert med gang- og sykkelveg vil erstatta dagens bru. Brua vil ha lengde på om lag 70–75 meter og ein breidde på 11,5 meter. Strekinga har to avkøyringar til eigedomar og gs-veg som går parallelt. Ved Solstad det regulert busslomme på begge sider av vegen. For området ved Strand er det regulert parkeringsplass for fiskarar, rekreasjon mv.



Figur 15: Oversikt for vegomlegging forbi Oteren og inn på dagens veg ved Grettenseset mot Hatteng



Figur 16: Veglinje forbi Gretteneset og fram til kryss E6/fv. 322

4.4 Andre tekniske føresetnader

Fundamentering bru

Fundamentering og løysing for bru vil bli gjort ved prosjektering og vil ta utgangspunkt i dei undersøkingane som er gjort i reguleringsplanen. Geoteknisk rapport frå Sweco (21.08.2014) og NVE sine flomberekningar (rapport 16 og 17, 2013) vil bli lagt til grunn.

Grunntilhøve

Grunntilhøva er omtalt i geoteknisk datarapport. Prøvane syner at grunntilhøva i hovudsak varierar mellom siltig leire, sandig silt, siltig sand og sandig siltig materiale. Storparten av prøveseriane angjev «Særleg telefarleg materiale» på ein eller fleire djubder, og dette medfører risiko for ujamne telehiv. Grunntilhøva varierer også frå borehol til borehol, slik at det ikkje er nokon lett samanheng å trekke angående lagdeling i grunnen. Det er utført vegteknologiske vurderingar for dimensjonering av overbygning for heile strekninga. Vurderingane omfattar berevnmålingar, samt dimensjoneringsforslag for eksisterande veg og ny veg.

5. Konsekvensutreiing for landskap, naturmiljø og geo-faglege høve

Føreliggande konsekvensutreiing og kartleggingar er gjort i tråd med godkjent planprogram. For biologisk mangfald og landskap er konsekvensutreiinga gjort i henhold til Statens vegvesen sin håndbok V 712 Konsekvensanalyser. For tema som omhandlar geo-fag, er det utarbeidd egne rapportar om geoteknikk (Sweco) og flomberekning (NVE). Vurderingar av rasfare er gjort av vegvesenet. Øvrige vurderingar som omfattar naturressursar, kulturminner, nærmiljø, støy og friluftsliv er omhandla i kapittel 6..

Kostnadsanslag for reguleringsplanar skal vere +/- 10 prosent nøyaktig og vil bli gjort etter at reguleringsplanen er vedtatt. Førelagte vurderingar av kostnader for reguleringsplanforslaget er berekna innanfor ei uvisse på +/- 25 prosent.

Utreiingstema

Storfjord kommune vedtok planprogrammet den 31.08.2011 med følgjande utreiingstema for planområdet.

Biologisk mangfald

- Oppdatert naturtypekartlegging og viltkartlegging.
- Flommarkskogen i nedre del av Sommarsetelva, med særleg vektlegging på gruppene sopp og lav.
- Samløpsområdet med Signaldalselva samt i berøringsområdet med Signaldalselva lenger opp.

Landskap

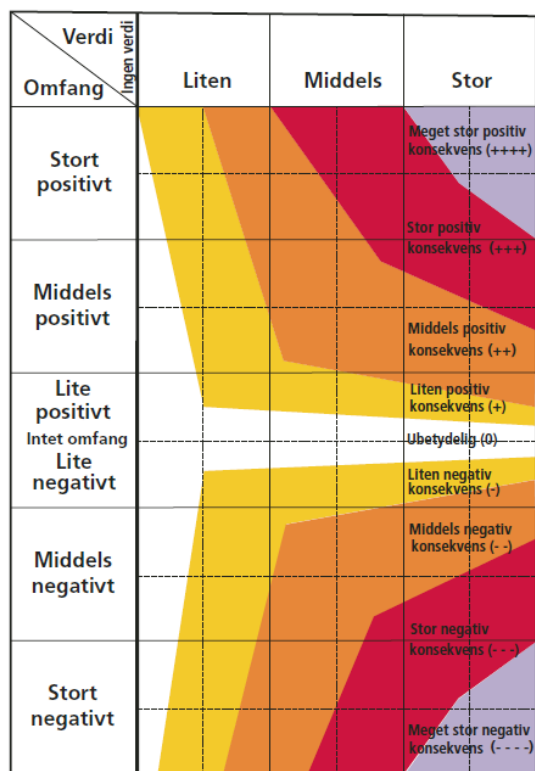
- Beskrivelsar av landskapet i tiltaks - og influensområdet konsekvensane av tiltaket for landskapet.
- Vurderer behovet for/føreslår avbøtande tiltak.

Geologi

- Beskrivelsar av geofaglege høve.
- Syner moglege konsekvensar av tiltaket.
- Vurderer behovet for å justere utforming av prosjektet med omsyn på spesielle former avsettingar, aktive prosesser (ras, glasiale etc) eller berggrunn.
- Vegen sin verknad på dynamiske elveprosessar med fossile elvemeandere som finst i øvre delar av Balsfjordelva.
- Vegen sin verknad på regionale kvartgeologiske verneverdiar nært inngrepsområdet.

Metode for ikkje – prissatte konsekvensar

Konsekvensvurderinga er utført etter Statens vegvesen sin håndbok V 712. Konsekvensane er synt på ein skala med + og - med følgjande inndeling:



- ++++ Meget stor positiv konsekvens
- +++ Stor positiv konsekvens
- ++ Middels positiv konsekvens
- + Liten positiv konsekvens
- 0 Ubetydelig konsekvens
- Liten negativ konsekvens
- Middels negativ konsekvens
- Stor negativ konsekvens
- Meget stor negativ konsekvens

Metodikken er gjort for fagområda landskapsbiletet og naturmiljø.

Figur 17: Konsekvensvifte, jf Håndbok 140

Omgrepa verdi, omfang og konsekvens

Omgrepa verdi, omfang og konsekvens står sentralt ved vurdering og analyse av ikkje prissatte konsekvenser. Kort forklaring er følgjande:

- Med verdi meinast ein vurdering av kor verdifullt eit område er.
- Med omfang siktar ein til vurdering av kva endringar eller grad av endring som tiltaket vert vurdert å medføre for temaet som skal utreiast.
- Med konsekvens meinast ein aveiing mellom dei føremoner og ulemper tiltaket antar å medføre.

5.1 Landskapsbiletet

Temaet landskapsbiletet omhandlar dei visuelle kvalitetane i omgjevnadane og korleis dei vert endra som følgje av eit vegtiltak. Temaet tar for seg både korleis tiltaket er tilpassa landskapet sett frå omgjevnadane, og korleis landskapet vert opplevd sett frå vegen (reiseoppleving). Landskapsbiletet omfattar omgjevnadane, frå det tette bylandskapet til det uberørte naturlandskap.

Vurdering av konsekvensar

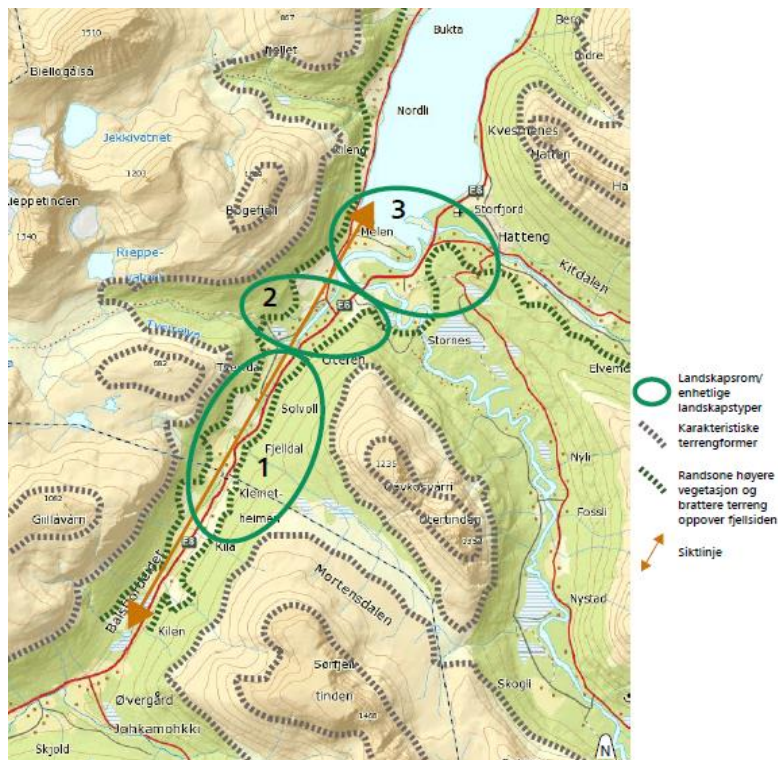
Verknaden av inngrepet i landskapet er avhengig av tiltaket sin lokalisering, linjeføring, utforming og utslag av fylling/ skjæring.

Følgjande skal inngå i vurderinga av tiltaket sine konsekvensar:

- Om vegen bryt med strukturen i landskapet.
- Om vegen sin skala står i eit harmonisk høve til skalaen i landskapet.
- Om vegen ligg godt tilpassa landskapet
- Om andre tiltak som støyskjermar, gjerder, murar etc. kan vere skjemmande for landskapet
- Om vegen sin nær- eller fjernverknad endrar landskapet sine kvalitetar
- Om vegen gjev endra reiseoppleving for trafikantane

Inndeling av området og verddivurdering

Influensområdet er blitt delt inn i tre ulike områder for verdisetting. Hovudintensjonen med inndelinga, er å identifisera og belysa områder med eit einskapleg visuelt uttrykk. Dei kan også vere inndelt ut frå ein romleg avgrensing. Avgrensingane og overgangssonane er ikkje presise.



Figur 18: Oversiktskart over inndeling av einskaplege områder/delområder: Delområde 1 Mosaikklandskap, delområde 2 mindre tettstadlandskap Otereren og delområde 3 elvelandskap Gretteneset.

5.1.1 Verdivurdering

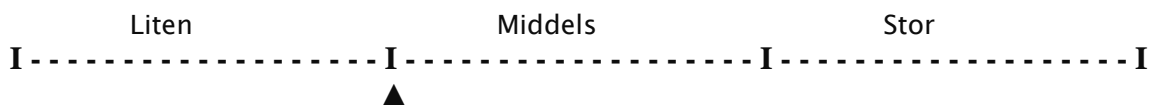
Delområde 1 Mosaikklandskap

Delområdet er tydeleg definert av fjella, som resten av influensområdet. Delområdet inneheld ein landskapsmosaikk av slått og beiteareal, gardsbruk på høgder og bjørkeskog. Området har visuelle kvalitetar som er representative for landskapsregionen og med vanleg gode visuelle kvalitetar. Delområdet er vurdert til å ha middels verdi for landskapsbiletet.



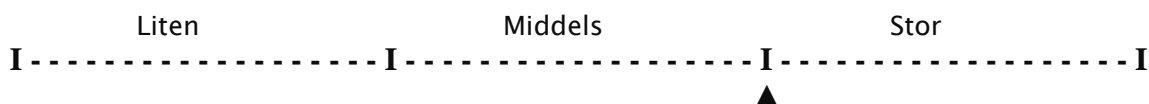
Delområde 2: Mindre tettstadlandskap Oteren

Delområdet er tydeleg definert av fjella, som resten av influensområdet. Delområdet er samansatt med fjell, vassdrag, skog, landbruk og bebyggelse med industri og næring. Delområdet har visuelle kvalitetar som er representative for regionen der naturlandskapet dominerar. Utflytande næringsareal og lite bevisst utforma sentrum trekk totalinntrykket likevel ned. Delområdet er vurdert til å ha liten til middels verdi for landskapsbiletet.



Delområde 3: Elvelandskap Gretteneaset

Delområdet er dominert av den breide elva Signaldalselva. Kombinert med iaugefallande furuskog på landtungen Gretteneaset framstår delområdet med spesielt gode visuelle kvalitetar. Delområdet er vurdert til å ha middels til stor verdi for landskapsbiletet.



5.1.2 Omfang og konsekvensvurdering

0-alternativet (referansesituasjonen) er samanlikningsgrunnlaget for konsekvensutreiinga. Referansesituasjonen i dette prosjektet beskriv tilhøva dersom vegen ikkje vert utbetra og ny veg vert bygd. Alternativ 0 inneberer difor at vegnettet blir som i dag. I tillegg inngår vedtatte utbyggingar som har betydning for landskapsbiletet og som ein forventar blir fullført. I dette prosjektet er det ingen vedtatte planar som vil endra alternativ 0. Referansesituasjonen kjem fram av registreringane og verdivurderinga.

Vedtatt alternativ vil gå gjennom tre ulike delområder. Delområdene har felles landskapstrekk ved å ligga i eit overordna, storskala og avlangt landskapsrom omgjeve av spektakulære fjell og meandrerende elv i botnen. Elva si vassflate aukar i breidda jo nærmare fjorden ein kjem. Ny veg følgjer og ligg nær elva gjennom heile strekninga.

Overordna sett vil landskapsinngrepet bli minimalt der vegen går i dagens trase. Dei store landskapsinngrepa vil først og fremst gje utslag ved ny vegtrase og i kryssområder. I tillegg vil ny veglinje ha ein stivare kurvatur enn eksisterande (som følgjer landformane) og dermed medføre inngrep i dei små terrengformane. Landskapet er samansatt og dannar mosaikk av lauvskog, dyrka mark og vassdrag som medfører at ny veg vil bryta randsonar. Landskapet ligg imidlertid framleis i botnen av den storskala U-dalen som er omkransa av dominerande og spektakulære fjell. På eit overordna nivå vil tiltaket sin dimensjon og skala difor underordna seg det storskala landskapet.

Delområde (1): Mosaikklandskap	
Verdivurdering av delområdet Liten Middels Stor ----- ----- ----- Delområdet er vurdert til å ha middels verdi for landskapsbildet. ▲	
Omfangsvurdering	Konsekvens
<p>Omfang: Innanfor dette delområdet vil vegen stort sett ligga i eller ved eksisterande vegtrasé. Dagens vegtrasé ligg delvis skjult i eit belte av høgare vegetasjon og følgjer landforma i sona mellom flatare og brattare terreng, noko som er positivt for landskapsbiletet. Vegen følgjer midlertid ikkje dei mindre terrengformane godt og ved ny trase med ein rettare linjeføring vil dette medføre til at enkelte mindre terrengformar blir kutta eller nedsynkingar blir lagt i fylling. Tiltaket vil stadvis difor vere særds dårleg forankra til landskapet. I tillegg vil nye avkøyringar, gang- og sykkelveg og parallell lokalveg bidra til auka breidde på asfaltflater, noko som er negativt for landskapsbiletet på nært hald. På strekningar der gamal veg skal omformast til gang- og sykkelveg er det visuelt sett viktig å behalde vegetasjon og terrengformar i partiet mellom vegen for å mjuke opp dei harde flatane. Tiltaket vil delvis vere eksponert fra nordvest men i det storskala landskapet som U-dalen med dei spektakulære fjella dannar, vil vegen vere underordna landskapet sin skala.</p> <p>Ved Solvoll, der eksisterande veglinje buktar seg rundt terrengformane og langs , vil ny trasé ha ein rett linjeføring og kutta terrengformane. Dette gjev utslag i ca 10-11 meter høge skjæringar og ein dårleg forankring til landskapet sin form. Ein antar imidlertid at dette er lausmassar og nytt terreng kan formast enklare enn ein fjellskjæring.</p> <p>Det største problemet for landskapsbiletet er at ny veg bryt dei små terrengformane, noko som medfører til sår i landskapet. Totalt sett vurderar ein tiltaket å ha lite til middels negativt omfang gjennom dette delområdet.</p> <p>Stort negativt Middels negativt - lite/ingen + Middels positivt Stort positivt ----- ----- ----- ----- ----- ▲ </p>	Vegen har lite til middels negativt omfang gjennom eit område med middels verdi for landskapsbiletet. Dette gjev liten negativ konsekvens. (-)

Delområde (2): Mindre tettstadlandskap Oteren	
Verdivurdering av delområdet Liten Middels Stor ----- ----- ----- Delområdet er vurdert til å ha liten til middels verdi for landskapsbiletet. ▲	
Omfangsvurdering	Konsekvens
<p>Omfang: Innanfor dette delområde vil ny veglinje stort sett ligga i ny trase, trekt utanfor bebyggelsen og mot /Sommarsetelva. Unntaket er i byrjinga av delområdet, ved Furumo, der veglinja ligg i og ved eksisterande veg. Eksisterande veg vil vidare bli lokalveg og gang- og sykkelveg. Innanfor dette delområdet vil dei store og utflytande landskapsinngrepa bli som følgje av undergang for mjuke trafikantar og rundkøyring i tettstaden Oteren.</p> <p>Ny veg vil gjennom delområdet følgje landforma ved å ligga i dalbotnen og dermed</p>	Vegen har middels negativt omfang gjennom eit område med liten til middels verdi

<p>vere forankra til det overordna landskapet. Tiltaket vil derimot bryte med dei små terrengformane i starten av delområdet noko som medfører til skjæringar på austsida av vegen. Som i delområde 1 antar ein at dette er lausmassar og at det kan formast nytt terreng. Undergangen for mjuke trafikantar vil bli eit landskapsinngrep som vil vere dårleg tilpassa landskapet sine linjer og føre til eit hol i terrenget med skjæring mot inn og utgang. God utforming av undergang med sideareal er avgjerande for inngrepet sitt visuelle omfang. Undergangen sin skala vil imidlertid underordna seg landskapet sin skala og fjernverknaden blir redusert sterkt fordi tiltaket er omkransa av høgare vegetasjon. Vidare vil ny veg dreia av eksisterande veg og ligga på eit lågare nivå enn eksisterande veg. Vegen kryssar eit jordbruksareal og går så inn i ein strekning med høgare vegetasjon.</p> <p>Vegen ligg lett i terrenget og vil difor ikkje medføre store inngrep. Vegen vil derimot bli ein ny visuell barriere over jordet utan forankring til staden. Fjernverknaden av vegen vil reduserast av omkringliggende skog og kratt på strekninga mot rundkøyringa. Rundkøyringa i Oteren med fire armar, undergang for mjuke trafikantar, gang- og sykkelveg samt busstopp, fører til eit stort landskapsinngrep tett inntil Sommarsetelva. Tiltaket vil vere dårleg tilpassa staden sin form og elementar og medføre til store og harde flater. Som tidlegare nemnt, vil utforminga av undergangen med sideareal vere avgjerande for inngrepet sitt visuelle omfang. Heile tiltaket ligg derimot på eit lågt parti i dalen og er delvis omkransa av høgare vegetasjon og kratt. Dette reduserar eksponeringa av tiltaket frå bebyggelsen. Høgare opp i fjellsida vil imidlertid tiltaket vere godt synleg. Vegen vil vidare ligga på fylling i randsona av eit flatare område som heller mot Signaldalselva. Vegen vil bryta gjennom terrengformar utan forankring til landskapet sine linjer. Vegen på fylling gjennom strekninga vil føre til ein ny visuell barriere i landskapet. Høgare vegetasjon og kratt vil skjule inngrepet noko.</p> <p>Det største problemet for landskapsbiletet er undergangane for mjuke trafikantar, krysset i Oteren og vegen på fyllinga mot Signaldalselva. Totalt sett vurderar ein tiltaket å ha middels negativt omfang gjennom dette delområdet.</p> <p>Stort negativt Middels negativt - lite/ingen + Middels positivt Stort positivt ----- ----- ----- ----- ----- ----- ▲</p>	<p>for landskapsbiletet. Dette gjev liten negativ konsekvens.</p> <p>(-)</p>
--	--

Delområde (3): Elvelandskap Gretteaset

Verdivurdering av delområdet

Liten Middels Stor

|-----|-----|-----| Delområdet er vurdert til å ha middels til stor verdi for landskapsbiletet.



Omfangsvurdering

Konsekvens

Innanfor dette delområdet vil ny veg ligga i og ved eksisterande vegbane, noko som fører til minimale landskapsinngrep. Ny vegtrase kryssar Signaldalselva på det smalaste punktet. Vegen vil møte elva skeivt og dermed vil også brua vere skeiv i kryssingspunktet. Brua bryt såleis med landskapet sine linjer og landingspunktane for brua vil vere dårleg forankra til landskapet sin form. Brua ligg derimot på eit lågt nivå i det storskala landskapet og er delvis omkransa av vegetasjon. Med ein enkel og lågmælt bru med god utforming av sidearealer vil den kunne absorberast i landskapet. Vegen vil vidare gå gjennom karakteristisk furumo og følgje landforma. Svingane blir retta ut og det blir anlagt gang- og sykkelveg. Dette

Vegen har lite negativt omfang gjennom eit område med middels til stor verdi for landskapsbiletet. Dette

<p>medfører til større asfaltflate, men sidan vegen ligg i skogen vil det ikkje forringa landskapet.</p> <p>Inngrepa er minimale innanfor dette delområdet. Området omkring brua og sjølve brua bryt imidlertid med landskapet sine linjer og er dårleg forankra. God utforming av brua og sidearealer er avgjerande for å hindra reduksjon av landskapskvalitetane i området. Totalt sett vurderar ein tiltaket å ha lite negativt omfang gjennom dette delområdet.</p> <p>Stort negativt Middels negativt - lite/ingen + Middels positivt Stort positivt</p> <p>----- ----- ----- ----- ----- ----- </p> <p style="text-align: center;">▲</p>	<p>gjev liten negativ konsekvens.</p> <p style="text-align: center;">(-)</p>
---	--

Samla vurdering av vedtatt alternativ

Gjennom delområda ligg ny trase stort sett i og ved eksisterande veg, med unntak av strekninga i tettstadslandskapet Oteren. Veglinja i planforslaget har difor ein mindre konsekvens for landskapsbiletet i motsetnad til kva veglinja i kommunedelplanen hadde medført. Ny vegtrase følgjer den overordna landforma, med unntak av kryssinga over Signaldalselva, gjennom dei tre delområda. Ny veg med avkøyringar, gang- og sykkelveg, undergangar og kryss vil samla sett absorberast og underordna seg det storskala landskapet den ligg i. Ny vegtrase vil derimot kutta mindre terrengformar enkelte stader og kryssområdet på Oteren. Kulvertar vil føre til inngrep som vil forringa landskapskvalitetane lokalt. Fjernverknaden av tiltaket blir redusert av stadvis omkringliggende tett vegetasjon og kratt. Delområda er alle vurdert til liten negativ konsekvens (-) noko som samla sett blir liten negativ konsekvens (-) for landskapsbiletet for det vedtatte alternativet.

Reiseoppleving for vedtatt alternativ

Reiseopplevinga langs ny vegtrase vil endra seg minimalt frå eksisterande reiseoppleving. Dei spektakulære fjella vil framleis bli sett og trafikanten vil køyre gjennom eit variert landskap. I retning mot og i Oteren vil midlertid trafikanten få mindre utsyn fordi vegen er lagt på eit lågare nivå i dalen enn i dag.

5.2 Naturmiljø

Temaet naturmiljø omhandlar naturtypar og artsførekomstar som har betydning for dyr og plantar sitt levegrunnlag, samt geologiske element. Omgrepet naturmiljø omfattar alle terrestriske (landjorda), limnologiske (ferskvatn) og marine førekomstar (brakkvatn og saltvatn), og biologisk mangfald knytt til desse.

5.2.1 Verdivurdering

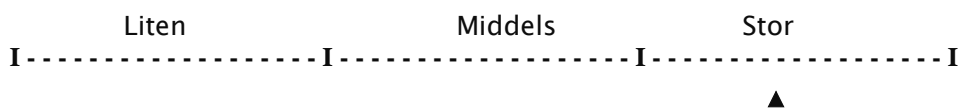
Registrerte lokalitetar/førekomstar med særleg verdi for naturmangfald

Det er ingen verneområder eller eksisterande registreringar av prioriterte naturtypar innanfor planområdet. Det er ein lokalitet av naturtype blautbotnområder utanfor planområdet men innanfor influensområdet (www.naturbase.no). Dette er Melen ved utløpet av Signaldalselva. Det er ikkje oppdatert viltkartlegging i Storfjord kommune. Registrerte verdiar er gjevne nr som syner til verdikartet.

Det blei ikkje funne biologiske gamle tre eller konsentrasjonar av død ved som er viktig for mange krevande artar. Eit unntak er delar av skogen innanfor dei registrerte naturtypene. Det blei ikkje funne interessante sopp eller lav på gamle eller døde tre, til dømes blei ingen bladlaver i lungeneversamfunnet funne, ei heller interessante knappenåls- eller skorpelav (Asplan Viak, 2011).

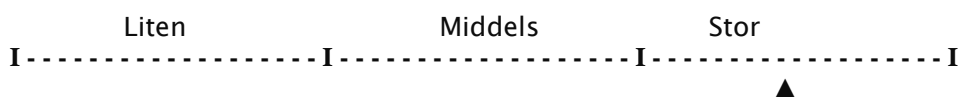
Eksisterande informasjon om biologisk mangfald (nr. refererar til verdikartet):

Melen–Storfjord (1) –naturtype blautbotnområder i strandsona. Verdi svært viktig i naturbasen. Lokaliteten er ein del av Signaldalselvdeltaet registrert i elvedeltabasen. Deltaet er av klassisk type og er lite påverka av inngrep (naturbase, www.miljodirektoratet.no). Deltaet med blautbotnområder og strandengutformingar er eit viktig område for ender og vadefugl på trekk både vår og haust. Her er registrert særst mange artar av fugl med lappfiskand (VU – sårbar) og knekkand (EN – sterkt trua) som døme på trua artar i Norsk Rødliste for artar 2010. Det er også registrert steinkobbe (VU – sårbar) i Signaldalselva (artskart, www.artsdatabanken.no). Verdi: STOR.



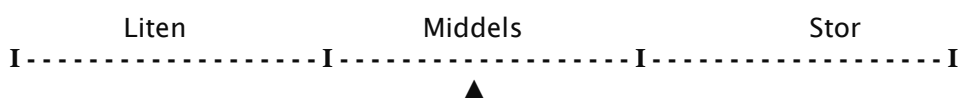
Andre registrerte raudlista artar i området er førekomst av lavarten småragg (*Ramalina dilacerata*) ved Hellarberget (2) (artskart, www.artsdatabanken.no). Småragg har raudlistestatus sterkt trua (EN). Funndato er 1993.

Verdi: STOR.



Signaldalselva (3). Vassdrag med anadrom fisk. Særleg viktig for sjøaure og sjørøye. Før 1996 var elva også eit godt laksevassdrag. Elva er regulert. Elva har vore infisert av gyrodactylus salaris (oppdaga i 2000) som truleg har kome med smolt frå Skibotnvassdraget som har hatt gyro sidan slutten av 70-tallet. Laksebestand er vurdert som tapt eller kritisk (på grunn av gyro). Bestandssituasjon for sjøaure og sjørøye er vurdert som omsynskrevande (lakseregisteret, www.miljodirektoratet.no). Fangstdata 2002 – 2011 syner årleg snitt på 288 sjøaure og 367 sjørøyer. For sjørøye har det vore ein kraftig nedgang i fangst dei siste fem åra. I 2012 var elva stengt for alt fiske.

Verdi: MIDDELS.

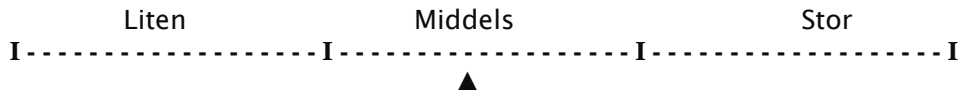


Nye registreringar

Asplan Viak har kartlagt området med tanke på prioriterte naturtypar, viltområder, raudlista artar med fokus på sopp og lav. Det blei registrert tre nye lokalitetar med prioritert naturtype (sjå nedanfor). Det blei ikkje funne raudlista eller kravfulle artar av sopp og lav.

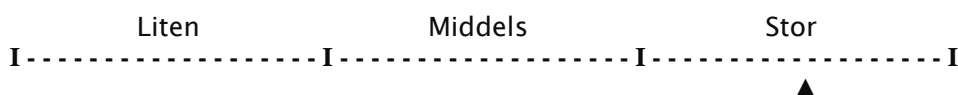
Nye naturtyperegistreringar:

ved Oterrabben (4) – naturtype rik sumpskog. Verdi C i naturbase. Hovudsakeleg flatt parti med enkelt avrunda haugar og forsumpa skogparti med noko mindre bekkar. Høgstaudedominert seljeskog med høgt innslag av bjørk. Har likeinstrekk med lokalitet 5 Sommarsetelva, men er ikkje så rik og har mindre andel gamal skog. Verdi: MIDDELS.

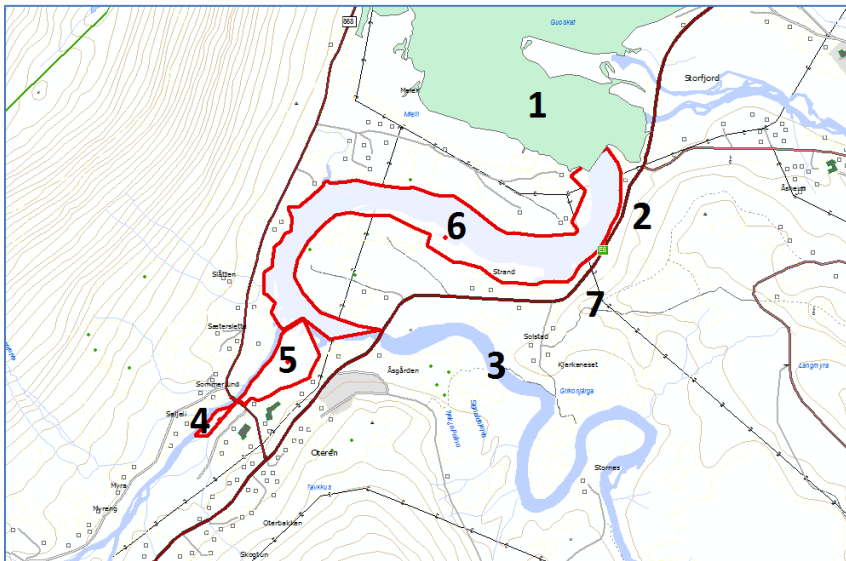


Figur 19: Rik sumpskog ved Oterrabben

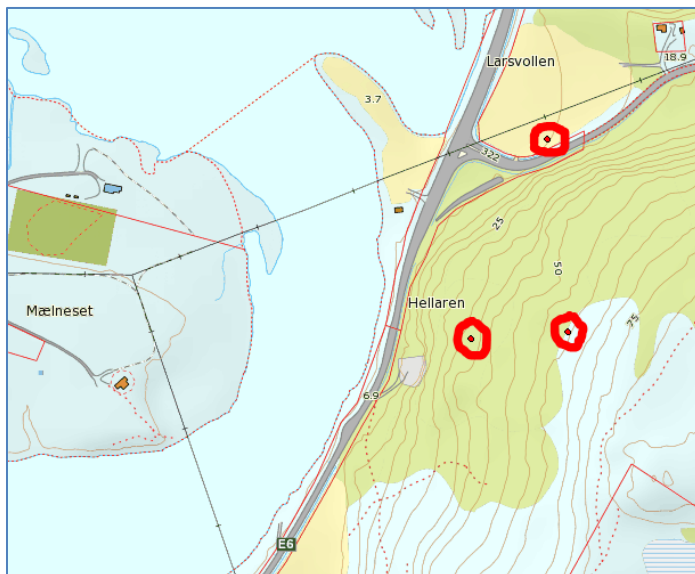
Balsfjordelva/Sommarsetelva (5) – naturtype rik sumpskog. Verdi A i naturbase. Lokaliteten består av eit flatt og i hovudsak forsumpa skogparti med enkelte restar av gamle elveløp av /Sommarsetelva. Skogen er gamal og frodig, høgstaudedominert seljeskog med stadvis innslag av bjørk. Det er mykje ståande og liggande død ved. Lokaliteten har stort potensiale for rik fuglefauna. På registreringstidspunktet blei berre eit fåtall vanlege artar observert. På trass av eit gunstig habitat med (gamal skog og høg fuktigheit) blei det ikkje funne sårbare artar av sopp og lav. Det blei leita etter fossenever (ansvarsart for Troms) utan at denne blei funne. Potensialet for funn av raudlista sopp og lav er likevel klart til stades her. Det same vil gjelde insekter. Verdi: STOR.



Kjerknes (7) er ein registrert kvartærgeologisk verneverdig førekomst. Dette er ein del av ein større breelvavsetning avsatt mellom Oteren og Hatteng. Den er gjeve prioriteringsklasse II (Tromsø Museum, 1986).



Figur 21: Registrerte naturverdiar/lokalitetar



Figur 22: Førekomst (observasjon) av småragg (lokalitet 2) (*Ramalina dilacerata*).
Kilde: artskart, Artsdatabanken.

5.2.2 Omfang- og konsekvensvurdering

Tiltaket sin verknad på registrerte lokalitetar

Tiltaket vil ikkje endra viktige økologiske samanhengar, som vilttrekk eller andre økologiske funksjonsområder. Den kvartærgeologiske førekomsten på Kjerkesnes blir heilt marginalt berørt ut over dagens situasjon og vert ikkje kommentert ytterlegare. Nedanfor blir kvar enkelt lokalitet/førekomst med naturverdi omtalt med omsyn på omfangsvurdering. Konsekvens framkjem som ein samanstilling av verdi og omfang.

Lokalitet (1): Melen – Storfjord, ID i naturbase: BN00061261	
Verdivurdering av delområdet Liten Middels Stor ----- ----- ----- Dette er ein A-lokalitet (svært viktig) i naturbasen. ▲	
Omfangsvurdering	Konsekvens
Omfang: Lokaliteten grensar mot planområdet i nord. Planområdet gjev ingen overlapp med lokaliteten. Arbeid med veg langs og bru over Signaldalselva kan gje noko meir transport av finpartikulært materiale, men det blir ubetydeleg i høve til naturleg transport i flomperiodar. Stort negativt Middels negativt – lite/ingen + Middels positivt Stort positivt ----- ----- ----- ----- ----- ----- ▲	Ingen konsekvens (0)

Forekomst (2): Småragg (<i>Ramalina dilacerata</i>) ved Hellarberget	
Verdivurdering av delområdet Liten Middels Stor ----- ----- ----- ▲	
Lav med raudlistestatus sterkt trua (EN). Raudlistestatus er grunna i svært liten populasjon og pågåande bestandsreduksjon. Småragg er i Norge nesten utelukkande kjent frå Oppland fylke. Arten er elles berre registrert ved Hellarberget i Storfjord og i Pasvik nasjonalpark.	
Omfangsvurdering	Konsekvens
Omfang: Det er tenkt tatt ut stein i Hellarberget. Avgrensinga av dette uttaket er tilpassa førekomsten slik at påverknaden skal bli minst mogleg. Sidan førekomsten er svært avgrensa vil uttaket gripe inn i habitatet for den samla førekomsten. Det er uvisse knytt til denne førekomsten og omfangsvurderinga blir dermed også uvis. Omfanget blir likevel satt til middels sidan det er sannsynleg at det kan bli skade på førekomsten. Førekomsten bør kontrollerast.	Middels til stor negativ konsekvens (--/---)
Stort negativt Middels negativt – lite/ingen + Middels positivt Stort positivt ----- ----- ----- ----- ----- ----- ▲	

Lokalitet (3) og (6): Signaldalselva med utløp i Storfjorden	
<p>Verdivurdering av delområdet</p> <p>Liten Middels Stor</p> <p> ----- ----- ----- </p> <p style="text-align: center;">▲</p> <p>Vassdrag med anadrom fisk. Sjølv om fisket er stoppa pga av gyrodactylus salaris er elva på sikt eit viktig vassdrag for anadrom fisk (og då spesielt sjøaure og sjørøye). Elv og delta nedstrøms brua er svært viktig deltaområdet som kan sjåast i samanheng med blautbotnområda der elva møter sjøen (1). Heile området er viktig for fugl. På grunn av naturtypeverdi A (registreringssystemet i naturbase) blir verdi satt til stor.</p>	
Omfangsvurdering	Konsekvens
<p>Omfang: Det er berre kryssing av elva med bru som kan få innverknad på lokaliteten. Brukar skal plasserast på land og ikkje berøre elvestrengen. Trase skal leggest slik at areal med fukteng ikkje blir rørt. Sidan brua blir plassert nær dagens bru vil dei permanente verknadane bli svært små. I anleggsfase må det takast omsyn til nærleik til elva, særleg med tanke på anadrom fisk.</p> <p style="text-align: center;">Stort negativt Middels negativt - lite/ingen + Middels positivt Stort positivt</p> <p> ----- ----- ----- ----- </p> <p style="text-align: center;">▲</p>	<p>Liten negativ konsekvens</p> <p style="text-align: center;">(-)</p>
Lokalitet (4): ved Oterrabben	
<p>Verdivurdering av delområdet</p> <p>Liten Middels Stor</p> <p> ----- ----- ----- </p> <p style="text-align: center;">▲</p> <p>Lokaliteten liknar lok.5 Sommarsetelva, men har ein vesentleg lågare verdi på grunn av liten størrelse, mindre rik vegetasjon og lite gamal/død ved. Naturtypeverdi C (registreringssystemet i naturbase) gjev middels verdi.</p>	
Omfangsvurdering	Konsekvens
<p>Omfang: Vegtiltaket vil berøra ein svært liten del av lokaliteten. Fylling mellom veg og lokalitet (sideterreng) skal vere så bratt som mogleg for å redusera arealtap. Den delen som då blir berørt er ikkje avgjerande for kvalitet eller økologisk funksjon for det resterande arealet av lokaliteten så lenge ein ikkje endrar dei hydrologiske tilhøva utover vegarealet. Det betyr at vatntilførsel frå mindre flombekkar og flomløp ikkje skal avskjerast oppstrøms lokaliteten. Ein skal ikkje leggja vegsideareal eller anleggsområde ut i den lille bekken som utgjer ei grense for lokaliteten. Den negative effekten består i at ein mistar vegetasjonsbuffer mot vegen.</p> <p style="text-align: center;">Stort negativt Middels negativt - lite/ingen + Middels positivt Stort positivt</p> <p> ----- ----- ----- ----- </p> <p style="text-align: center;">▲</p>	<p>Liten til middels negativ konsekvens</p> <p style="text-align: center;">(-/--)</p>

Lokalitet (5): Sommarsetelva	
Verdivurdering av delområdet Liten Middels Stor ----- ----- ----- På grunn av naturtypeverdi A (registreringssystemet i naturbase) er verdien stor. ▲	
Omfangsvurdering	Konsekvens
Omfang: Vegtiltaket vil beslaglegga ein del av lokaliteten, særleg nærmast Oteren og truleg også påverka denne noko vidare inn i lokaliteten på grunn av endra vasstilhøve etc. Sidan vegen kjem ein del høgare enn lokaliteten og også ligg i ei skråning kan det bli vesentleg meir støy frå vegen og inn i lokaliteten. Det er uvisse knytt til indirekte verknader inn i lokaliteten som følgje av utfyllinga. Areal som kan flompåverkast vert redusert, samtidig som dette kan endra tilhøva for delar av lokaliteten. Stort negativt Middels negativt – lite/ingen + Middels positivt Stort positivt ----- ----- ----- ----- ----- ----- ▲	Middels til stor negativ konsekvens (---/---)

Lokalitet (7): Kjerkenes	
Verdivurdering av delområdet Liten Middels Stor ----- ----- ----- ▲	
I kvartgeologisk rapport for verneverdige førekomstar er denne lista som gruppe II som er lokal til regional verdi. Verdi blir satt til middels.	
Omfangsvurdering	Konsekvens
Omfang: Vegtiltaket vil i liten grad påverka lokaliteteten. Det vil bli ein berøring i ytterkant nærmast dagens veg. Omfanget blir lite negativt. Stort negativt Middels negativt – lite/ingen + Middels positivt Stort positivt ----- ----- ----- ----- ----- ----- ▲	Liten negativ konsekvens (-)

Resultat og samla vurdering

NR	Lokalitet/førekost	Konsekvens
1	Melen – Storfjord, ID i naturbase: BN00061261	0 Ingen konsekvens
2	Småragg (<i>Ramalina dilacerata</i>) ved Hellarberget	--/--- middels til stor negativ konsekvens
3 og 6	Signaldalselva og Signaldalselvas utløp i Storfjorden	- liten negativ konsekvens
4	ved Oterrabben	-/-- Liten til middels negativ konsekvens
5	Sommarsetelva	--/--- middels til stor negativ konsekvens
7	Kjerkenes	- liten negativ konsekvens
	SAMLA KONSEKVENNS	--/--- middels til stor negativ konsekvens

Veganlegg med rundkjøring ved Oteren gjev eit lite inngrep i ein rik sumpskog (4) og ved å sikra den naturlege vatntilføringa i bekkane blir påverknad på restareal svært liten. Den største negative konsekvensen er knytt til utfylling i skråninga nord/aust for rundkjøringa ved Oteren. Sjølve vegen blir lagt i skråninga ovenfor lokalitet 5 med rik sumpskog av stor verdi , men fyllinga vil leggja beslag på ein liten del av arealet samt kunne påverka vatntilhøva i dei nærmaste areala. Førekomsten av småragg ved Hellarberget bør sjekkast nærmare før prosjektering.

Naturmangfaldlova

§8 Kunnskap om naturmangfald i området:

Informasjon om naturmangfald i området er basert på tidlegare registreringar, kildemateriale, eige feltarbeid i 2013 og rapport frå Asplan Viak 02.11.2011. Vegvesenet vurderar kunnskapen om naturmangfaldet som god, og vurderar naturmangfaldlova §8 om kunnskapsgrunnlaget som oppfylt.

Med unntak av førekomsten av småragg er det ikkje registrert trua artar og naturtypar i området. For fugl gjeld at deltaet er mykje brukt under trekk, og då vil raudlista artar opptre. Midlertid får ikkje planlagt vegtiltak nokon negativ innverknad på delta og betydninga som rasteplass for fugl. Verknaden på førekomsten av småragg er usikker då lokaliteten bør undersøkast betre. Ein av dei tre registrerte objekta kan bli trua av massetak/skjæring. Dei øvrige blir ikkje berørt og vil ha tilstrekkeleg avstand til vegtiltaket. Med førehald om rett plotting i artsdatabanken og tilstrekkeleg nøyaktigheit vil difor påverknaden vere avgrensa. Ein føreslår likevel at førekomsten vert undersøkt nærmare før prosjektering.

§ 9 Om føre-var-prinsippet:

Vegvesenet betraktar kunnskapen om naturtypar, vegetasjon, pattedyr, vatnmiljø i planområdet som god. Når det gjeld verknader av tiltaket er konsekvensen vurdert som rimelig sikker. Det er knytt noko uvisse til verknaden på lokalitet 5 Sommarsetelva som er naturtype rik sumpskog. Lokaliteten er såpass stor at uvisse ikkje får noko avgjerande betydning for vurdering av konsekvens. Det er ikkje registrert framande, svartelista artar i det aktuelle området.

§10 Samla belastning på naturmangfaldet i planområdet:

Vegvesenet er ikkje kjent med større planar om tekniske inngrep innanfor det aktuelle planområdet. Det føregår ei verksemd ved Oterrabben som genererer mykje flis som blir dumpa i store haugar på areal nært naturtypelokalitet 4. Det var også nyleg hogd ein del skog inne i lokaliteten. Det er påvist gyrodactylus salaris i Signaldalsvassdraget. Vegtiltaket blir ikkje vurdert til å auke ein samla belastning på naturverdiar i område i strid med naturmangfaldlova §§ 4 og 5 om forvaltningsmål for naturtypar og artar.

§ 11 Kostnader ved miljøforringelse:

Statens vegvesen har som tiltakshavar tatt kostnadane med å framskaffa kunnskap om naturmangfald i området. Kostnader med avbøtande tiltak blir tatt inn i investeringskostnadene. Dette gjeld utsjekk av førekomsten av småragg og utforming av veg med dreneringssystem som minst mogleg påverkar dei naturlege tilhøva i registrert naturtype rik sumpskog.

§ 12 Miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetodar:

Lokalisering er ein del av vurderinga av § 12. Den valte linja er vesentleg betre for naturmangfaldet enn den tidlegare vedtatte traseen som ville skore nesten midt over den viktigaste lokaliteten for rik sumpskog (lokalitet 5), og også gjeve eit mykje større inngrep ved kryssing av Signaldalselva. Det skal lagast Ytre-miljø plan (YM-plan) til prosjekteringa og denne skal ivareta naturverdiane i byggefase.

5.3 Geo-fag

Geoteknisk vurdering

Sweco Norge AS har på oppdrag frå Statens vegvesen vurdert geotekniske tilhøve på strekninga. Grunnundersøkingar er utført for å kartlegga grunnen og avdekka aktuelle tiltak for bl.a. å oppnå gjeldande krav til stabilitet og bæreevne. Gamle grunnundersøkingar i tilknytning til utbygging av dagens vegtrase er for denne planen er supplert med nye sonderingar, prøveseriar og laboratorieanalysar. Grunnvatn-nivå er også målt i nokre punkt. Grunntilhøva er vurdert geoteknisk i tilknytning med planlagte vegprofilar. Generelt består lausmassane langs traseen av friksjonsmassar av sand og grus til stor djup utan å treffe fjell. Leire er også påvist i delar av traséen. Tjukke leirlag litt under terreng eller på toppen av terreng er også registrert. Geoteknisk rapport vedlagt planen syner alle detaljar og data frå grunnboring og laboratorieanalysar.

Geoteknisk tiltak

Stabilitet er berekna for kritiske delar av den planlagte vegen. Deretter er løysingar gjeve for å auka stabiliteten. Det betyr at veglinja er justert med omsyn til tiltak som motfyllingar, masseutskifting og slakare skråningar. For delar av veg er setningar vurdert og tilrådingar for å avgrensa setningar tatt omsyn til for dei mest kritiske delar. I tillegg er det vurdert vass-erosjon ved skjæringar og fyllingar. Ingen spesielle tunge tiltak er nødvendig så langt. Det er planlagt vanleg steinplastring mot elvar/elvekantar og bekkefar. For ein del område trengst det som vanleg meir detaljert planlegging og prosjektering før bygging, til dømes for bruene og for høge skråningar.

Flom- og elvenivåberekningar

NVE har på oppdrag frå Statens vegvesen utført flom- og elvenivåberekningar for Signaldalselva, Balsfjordelva/Sommarsetelva og Mortendalselva. Middelflom og flommar med gjentaksintervall 50, 100 og 200 år er berekna. I tillegg er flomverdiane justert i høve til forventa klimaendringar.

Endring i vassføring på +/- 20% gjev ein relativt liten endring på vasstanden ved Signaldalselva bru, men vasstanden både ved Sommarsetelva bru og Mortendalselva bru er meir sensitiv for endringar i vassføringa. Strekninga langs Signaldalselva er litt mindre sensitiv enn strekningane ved Sommarsetelva og Mortendalselva. Endring i sjøvasstanden har ingen verknad på vasstanden i Mortendalselva og , men den har relativt direkte verknad på den modellerte vasstanden ved E6 bru over Signaldalselva.

Ras

Nye retningslinjer for «risikoakseptkriteriar for skredhendingar på veg» er innført i Statens vegvesen i 2014. Ut frå trafikk tall pr døgn gjennom året (ÅDT) finn ein her kravet til sikringsnivå mot ras og skred for denne planstrekninga.

Årlig nominell skredsannsynlighet pr. enhetsstrekning	I						
	$1/2 \geq F > 1/5$						
	II						
	$1/5 \geq F > 1/10$						
	III						
	$1/10 \geq F > 1/20$						
	IV						
$1/20 \geq F > 1/50$							
V							
$1/50 \geq F > 1/100$							
VI							
$1/100 \geq F > 1/1000$							
VII							
$1/1000 \geq F$							
Trafikkmengde (ÅDT)	A	B	C	D	E	F	
	<200	200 - <500	500 - <1500	1500 - <4000	4000 - <8000	≥8000	

Figur 23: Skredsannsynlegheit og behovet for sikring målt opp mot trafikkmengde.

ÅDT i gruppe D 1500–4000 medfører at ein bør ligga i grøn sone for akseptabel skredrisiko. Her kan ein ikkje akseptere skred oftare enn kvart 50. år, og må då sikre mot det såkalla 50-årsskredet. Den planlagte vegstrekninga ligg gunstig til hovudsakleg på den slake sida i den relativt breide u-dalen forbi Oteren, og er ikkje særleg skredutsatt for verken snøskred eller steinprang/steinskred. Likevel er det potensiale for sørpeskred på eit punkt, der vegen kryssar Mortendalselva/Marttavahjohka ved Fjelldal. Her vil ein i vidare detaljplanlegging av elvekryssing på bru ta omsyn til dette skredpunktet.

6. Øvrige verknader av planforslaget

6.1 Trafikk og samfunn

Med breiddeutviding, rettare veglinje, nytt kryss og jamnare fart vil det bli meir framkomeleg på strekninga. Ved å leggja gjennomgangstrafikken utenom Oteren sentrum vil trafikken flyta betre.

Dei utfordringar ein har i dag med blanding av trafikkgrupper, tungtrafikk og avkøyningar til eigedomar blir nærmast fjerna når vegen vert lagt utenom sentrumsområdet.

Samanhengande gang- og sykkelveg mellom tettstadane Oteren og Hatteng vil også auka tryggleiken. Alle desse tiltaka vil medføre store endringar for lokalsamfunnet rundt Oteren.

Når det gjeld ringverknader og effektar lokalt, er det vanskeleg å vurdere kor stor effekt det nye veganlegget vil føre med seg. Lokalt næringsliv er følgeleg opptatt med at tilkomsten frå E6 framleis skal vere god sjølv etter vegomlegging. Lyngskroa er særleg utsatt, og i dialog med innehavar er det regulert ny tilkomstveg nærmare rundkøyring.

Det er vidare nærliggande å tru at fleire vil oppleve Oteren som meir attraktivt som buområdet og naturleg møteplass når trafikkmengda vert redusert. I kommunen sin arealplan er det også regulert inn nytt bustadfelt, men realisering av dette avhenger av betre tilrettelegging for mjuke trafikantar. Nytt veganlegg vil difor legge til rette for utbygging av bustadområder i Oteren.

6.2 Bebyggelse

Langs strekninga er det bebyggelse frå kommunegrensa og fram til første kryss på Hatteng. Mesteparten av bebyggelsen ligg i området rundt Oteren sentrum og desse vil få større avstand til ny E6. Enkeltvise eigedomar som ligg langs hovedvegen frå kommunegrensa vil få vegen noko nærmare. I området mellom ny rundkøyring og Signaldalselva vil det også vere eigedomar som får vegen nærmare. Her blir det nødvendig med innløyning av våningshus og eit mindre uthus på gnr. 55 bnr.11. Eigedomar langs strekninga på Gretteneset vil også få vegen nærmare som følgje av breiddeutviding og tilrettelegging av gang- og sykkelveg.

Vedtatt reguleringsplan er eit juridisk dokument som dannar grunnlag for erverv av nødvendig grunn og rettar til gjennomføring av plan. Areal som skal ervervast skal normalt følgje formålsgrensa i planen. I vedlegg er det oversikt over grunneigarar som må avstå grunn til veg, grunneigarar som er innanfor planområdet men som ikkje avstår grunn, samt naboar eller gjenbuarar til planområdet.

6.3 Støy og støytiltak

Klima- og miljødepartementet sine retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegginga (T-1442), blir lagt til grunn for etablering av ny veg og utbetring av eksisterande veg.

Regelen er at *«når utbetringa gjev merkbart auka støynivå (større enn 3 dB) og medfører at tilrådde grense vert passert, bør det alltid gjennomførast avbøtande tiltak. Der utbetringa ikkje gjev merkbart støyauking, men dei tilrådde støygrensene frå før er passerte for eksisterande støyfølsom bebyggelse, bør det også alltid gjennomførast avbøtande tiltak.»*

Utført berekning av støy er med utgangspunkt i fartsgrense 80 km/t. Retningslinja sine prinsipp om at alle bueiningar skal ha ei stille side og tilgang til støymessig tilfredsstillande uteoppholdsareal bør følgjast. Forslag til støytiltak vil konkretiserast nærmare ved prosjektering.

Ifølgje retningslinjene bør støyen bereknast og kartfestast med ein inndeling i to støysoner.

- Gul støysone (55 til 66 dB) og raud støysone (>65 dB), skal utreiast for støytiltak.
- Øvrige områder (dvs < 55dB), utløyser ingen tiltaksplikt.

Som følgje av utretting av kurvar, omlegging av veg, og med høgare jamnare fart gjennom Oteren, vil trafikkstøyen flytta seg i dalføret. Omlegging av veg utenom sentrum vil føra til mindre støy for den bebyggelse som ligg nært sentrum, og da særleg for bebyggelse som ligg på oversida av dagens veg, blant anna Oterbakken. Andre bustader som ligg langs dagens E6, og som framleis vil ha vegen nært vil få marginale endringar i støy. Bustader som er langs Tverrdalsvegen, vil derimot oppleve meir støy frå trafikk som følgje av at vegen går ned mot og nærmare eigedomane på denne sida av dalen.

Støyberekninga syner at nær samtlige eigedomar langs E6 ligg innanfor gul støysone. To av eigedomane ved Gretteneset ligg innanfor raud støysone. Konkretisering av støytiltak vil skje ved befaring og registrering av kvar enkelt bustad og uteplass under prosjektering. Forslag til tiltak blir vurdert opp mot kostnader etter prinsippet for kost/nytte (Ambisjonsnivåmetoden, Vegdirektoratet 29.01.08). Avbøtande tiltak for støy vil føra til ein forbetring frå dagens situasjon for berørte eigedomar.

Ytterlegare utreiing og vurderingar av støytiltak vil bli gjennomført i samanheng med prosjektering av veg.

6.4 Nærmiljø og friluftsliv

Nærmiljø vert definert som mennesket sitt daglege livsmiljø. Friluftsliv vert definert som opphald og fysisk aktivitet i fritida med sikte på miljøforandring og naturopplevingar.

Målet for planarbeidet har vore at storparten av lokalbefolkninga langs dagens E6 skal oppleve at bu- og miljøtilhøva blir betre gjennom redusert støynivå, mindre svevestøv og betre tryggleik for mjuke trafikantar.

Omlegging av veg forbi Oteren sentrum vil kome nærmiljøet til gode på fleire måtar. Mindre trafikkmengde gjennom sentrum er tidlegare nemnt. Tilrettelegging av samanhengande

gang og sykkelveg mellom Oteren og Hatteng og turveg mot Balsfjord grense, vil også fremma fysisk aktivitet i nærmiljøet.

Oteren barnehage melder at industrivegen ved vaskeriet og gjennom skogen til bakkane/området ved Gresslett jamnleg blir brukt. Ifølgje styrar ser det ut som at ny veg kjem nært turområdet her, og håpar at det blir «buffer» med skog mellom hovudveg og dette naturområdet. Barnehagen går elles turar frå Lyngskroa og vidare innover Stornesvegen, og ser fram til tryggare ferdsel som følgje av vegomlegging.

6.5 Kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap

Med *kulturmiljø* meinast områder kor kulturminner inngår som del av ein større heilskap eller samanheng, som til dømes bygningsmiljø og jordbruket sitt kulturlandskap. For sistnemnte er landbruksområda prega av gjødsling, men i mindre grad av gjengroing. Ingen verdifulle områder som til dømes naturbeitemark eller slåttemark er sett. Det er ikkje sett beitande dyr i influensområdet, medan det på vestsida av influensområdet er noko sau som beitar.

For samiske kulturminner melder Sametinget at veglinja i reguleringsplanforslaget er langt betre enn veglinja i kommunedelplanen. Det vert unngått konflikt både med kulturminner som er registrert lengst sør (ved kommunegrensa) og på Furumo.

6.6 Naturressursar

Jordbruk

Det er 15–20 landbrukseigedomar som vil bli berørt av ny E6 og fortau langs gamal E6. På sju av desse eigedomane må det gjerast inngrep i dyrka mark i drift.

Skogbruk og utmarksressursar

Eksisterande avkøyringar for utnyttelse av skog og utmarksressursar skal sikrast ved gjennomføring av planen.

Reindrift

Planen vil ikkje medføre negativ verknad på trekk og flytteleiene i høve til dagens situasjon.

Arealrap på jord og skog

Det er gjort berekning av mengde og arealtpar som blir berørt av planen. Samla sett er det 300 dekar skog, om lag 33 dekar dyrka jord og 12 dekar dyrkbar jord som blir berørt. Delar av jordbruksarealet kan om ønskjeleg tilbakeførast der kor det er aktiv drift ved bruk av slake skråningar. Arealtype er henta frå felles kartbase (AR5-data) og dataene samanhalde med planområdet.

Arealtype	Berørt areal i dekar
Fulldyrka jord	22,6
Overflatedyrka jord	9,5
Innmarksbeite	11,6
Skog	300,1

6.7 Massehåndtering

Det er ikkje behov for større deponiområder i planområdet da det ikkje er store uttak av massar. Det meste av massehåndteringa kan løysast innanfor anleggsbeltet langs vegen. Det kan bli behov for mindre mellombelse deponiområder som kan løysast innanfor det regulerte området. Det er aktuelt å bruka overskotsmassar til å tilrettelegga for næringsareal ved Oteren, mellom linje for ny veg og evt. forlenging av eksisterande næringsareal. Dette skal skje i samråd med Storfjord kommune. Massar som blir tatt ut ved Hellarberget og i skjæringar vil bli brukt til vegfylling.

6.8 Avlasta veg og forslag til omklassifisering

Med omlegging av veg vil eksisterande E6 gjennom Oteren bli omklassifisert til kommunal veg. Fylkesveg 868 vil framleis gå fram til dagens kryss E6/fv. 868. Øvrige lokalvegar og turvegar blir kommunale.

7. Prissatte konsekvensar

7.1 Anleggskostnader

Anleggskostnadane/investeringskostnadane på reguleringsplannivå skal bereknast innanfor ei nøyaktigheit på +/- 10 %. Gjennomføring av anslag vil bli gjennomført etter at reguleringsplanen er vedtatt. Føreliggande berekningar er gjort der uvissa for anleggskostnadane utgjer +/- 25 %. Samla investeringskostnad for E6 Balsfjord grense - Hatteng er berekna til 300 mill. kr.

Kostnads- og nytteoversikt for reguleringsplanforslaget

	Mill.kr
Investeringskostnad	300
Kjøretøykostnader	7
Tidskostnader	153
Drift- og vedlikeholdskostnad	-3
Ulukkeskostnad	20
Netto nytte	-136
Netto nytte pr budsjettkrone	-0,51

Tabellen gjev oversikt over sentrale kostnadsgrupper for utbygging. For kostnadsgruppene vil negative tal bety forverring og positive tal bety forbetring eller innsparing. Analyseperioden er diskontert over ein 40 års periode i tidsrommet 2018–2057 med dagens prisnivå (2014 kroner), og med kalkulasjonsrente på 4 %. Dei verdiane som framkjem er differansekostnader i høve til dagens situasjon, dvs. kva investeringa medfører av kostnadsforskjell ved at investeringa ikkje blir gjennomført.

Som ein ser av tabellen vil dei største innsparingane vere knytt til tidskostnader og ulukkeskostnader. Med separering av lokal- og gjennomgangstrafikk, betre kurvatur og jamnare fart, fører utbygginga til sparte kostnader for trafikantane.

Nyttekostnadsanalyse

Ein nyttekostnadsanalyse gjev svar på om eit tiltak er samfunnsøkonomisk lønsamt. Nærmare bestemt kva samfunnet «får igjen» for investeringa i form av prissatte konsekvensar. Framcomelegheit, trafikktryggleik og miljø er sentrale faktorar i berekning av sum nytte. Netto nytte framkjem ved å trekka investerings- og driftskostnadane frå sum nytte.

Ved å dividera investerings- og driftskostnadane med netto nytte kjem ein fram til nyttekostnadsbrøken. Viss brøken er større enn 0 er tiltaket samfunnsøkonomisk lønsamt. Som ein ser av tabellen medfører ikkje utbygging av E6 Balsfjord grense - Hattengtil at investeringa er samfunnsøkonomisk lønsamt. Eit nivå på -0,51 i netto nytte pr budsjettkrone er likevel på nivå med det mest gunstige utbyggingsalternativ for strekninga E6 Nordkjosbotn - Storfjord grense.

8. Gjennomføring av forslag til plan

8.1 Framdrift, utbygging og finansiering

Planområdet heng saman med prosjekt Nordkjosbotn – Hatteng og er prioritert i forslag til NTP i siste seks års periode, 2014–2023. Utbyggingsrekkefølge vil avklarast seinare.

8.2 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Med utviding og bygging av ny veg, er det viktig at gjennomgåande trafikk ikkje blir unødig hindra. Aktuelle tiltak for trafikkavvikling vil bli vurdert i samanheng med prosjektering.

8.3 Riggområde og mellombelse anlegg

Til anleggsarbeidet blir det behov for tilrettelegging av riggar. Riggområdet vil bestå av kontor, verkstad, lager mv., som byggherre og entreprenør har behov for. I reguleringsplankartet går det fram areal for mellombelse område for rigg og anlegg. Rigg- og anleggsområda skal sikrast forsvarleg når dei blir tekne i bruk. Etter anleggsarbeidet er gjennomført skal området planerast, revegeterast og settast i stand til gjeldande formål.

8.4 Risiko- og sårbarheitsanalyse (Ros – analyse)

Det er gjennomført risiko- og sårbarheitsanalyse i samarbeid med Politi, UNN ambulanseteneste, trafikkskular og Storfjord kommune. Oteren bygdeutval deltok også i møtet den 29.08. 2013. Rapporten peikar på fleire utfordringar og forslag til tiltak som er blitt fulgt opp i planforslaget, og som elles vil vurderast i seinare planfase. Følgjande aktuelle tiltak vart tilrådd i ROS-rapporten.

1. Ved friluftsområde ved Hellarberget er det planlagt eit parkeringsområde som bør plasserast meir i avstand frå vegkanten. Dette for at barn som går inn og ut av bilar ikkje kan springa rett ut i vegbana.
2. Vurdere om plassering/utforming av busshaldeplass ved rundkøyring kan gje siktproblem.
3. Vurdera om det kan bli siktproblem ved avkøyring i området 2350 m – 2600 m, ein sving med høgdeforskjell kombinert med skjæring kan gje siktproblem.
4. I området 3300 – 3550 kan det bli stor høgdeforskjell ved skjæring. Bør sikrast med gjerde iht. krav for å unngå fallulukker.
5. I området 2550 m – 1750 m blir det rapportert om vatn på vegen i periodar.

6. Kartlegging og plassering av markavkøyringar må utførast før ein vurderar kor det skal vere lov å ta forbikøyring og kor det ikkje skal vere tillat. Det blir også brukt traktor på vinteren for å henta rundballar.
7. Det bør vurderast sinusfrest rumlefelt i midten av vegbana for å redusera faren for møteulukker.

8.5 Innspel til ytre miljøplan (YM-PLAN)

For fagområda landskap og natur er det fleire punkter som må sikrast ved prosjektering gjennom føringar som inngår i plan for ytre miljø (YM-plan). Aktuelle avbøtande tiltak vil vere:

Landskapsomsyn

- Tilbakeføre gamal veg til jordbruksareal eller anna.
- Slake ut fyllinga så langt som råd, for å unngå rekkverk.
- Jamne ut inngrepet best mogleg til eksisterande terreng.
- Forma lausmasseskjæringar til naturlege terrengformar.
- Beplante sideareal i kryss og undergangar og forma det til eksisterande terreng.
- Arkitektoniske element på ein enkel og lavmælt bru kan heva landskapskvalitetane (urban) i området.
- Gang- og sykkelvegen bør vurderast frigjort frå vegen slik at asfaltflata vert redusert.

Naturomsyn

- Før prosjektering vert laga skal førekomsten av småragg i Hellarberget kartleggast.
- Utforming av sideterreng som tar omsyn til Balsfjordvassdraget.
- Brukonstruksjonar (kryssing av Signaldalselva) og vegutforming (spesielt ved rundkøyringa ved Oteren) som tar omsyn til naturleg kantsone langs elv. Tilstreba ein mogleg uendra økologisk tilstand der vegtiltaket kryssar eller kjem i nærføring med vassdrag.
- På grunn av Gyrosmitte i Signaldalselva skal det utarbeidast rutinar som sikrar at ikkje vatn frå dette vassdraget når andre vassdrag.

Reindrif

- Avklare om anleggsverksemd vil kome i konflikt med kalvingsperioden for rein (slutten av april og ut mai månad).
- Føre god dialog med reinbeitedistriktet ifbm. anleggsarbeid og ferdigstilling av veg.

9. Samandrag av innspel

Dei merknader og innspel som kom inn i tilknytning med planprogram og oppstart av planarbeidet vinteren 2011, er tidlegare behandla av Storfjord kommune. Dette gjeld både skriftlege merknader og muntlege innspel i tilknytning med møter med kommune, sektororgan, grunneigarar/innbyggjarar mv.

I planperioden har det elles kome inn enkeltvis merknader både frå Storfjord kommune, bygdeutval, plangruppe og grunneigarar. Desse er kort referert til under.

Storfjord kommune

Storfjord kommune har sidan 2008 henvendt seg til vegvesenet om regulering av ny kryssløysing i tilknytning til industriområdet på nedre Hatteng. Vegvesenet har tidlegare behandla desse merknadane og nemnt at det ikkje er noko prinsipielt til hinder for slik løysing. Føresetnadane for slik tilrettelegging er derimot fleire og omhandlar blant anna krav om stenging av eksisterande kryss, ny fylkesveg opp til Hatteng, avklaring med fylkeskommunen om omklassifisering, kostnader knytt til nye internvegar mv.

Under planarbeidet har denne saka igjen aktualisert seg, og der kommunen har ønska at planområdet for prosjekt E6 Balsfjord grense – Hatteng også skulle inkludere ny kryssløysing i Hatteng. Med tanke på omfanget av problemstillingar meldte vegvesenet tilbake at eventuell regulering av ny kryssløysing på nedre Hatteng måtte gå som eigen reguleringsplan.

Sentrumsplangruppa Oteren, v/ Idar Johansen, Jan Arild Larsen, Idun Skogli, Halvor Karslen
Sentrumsplangruppa Oteren som er utnemnt av Storfjord kommune, sendte den 29. september 2013 følgjande merknader:

- *Gang- og sykkelveg bygges på strekningen Balsfjord grense – Ottertun.*
Veien er sterkt trafikkert, det kjøres i høy hastighet og det må forventes økning i trafikkmengden. Det må tas hensyn til mye trafikanter da det ikke finnes i alternative veier på strekningen. I et miljøperspektiv bør det også tas til etterretning at beboerne langs strekningen skal kunne benytte seg av gang- og sykkelveg for å komme seg til Oteren.
- *Innkjørsel og utkjørsel til ny E6/E8 ved Ottertun.*
Trafikkbelastning gjennom Oteren sentrum vil økes ved til/fra kjøring. Nytt byggefelt er under planlegging ved Ottertun som medfører øket trafikk. Kollektivtransport vil kunne avvikles på en enkel måte uten at buss må kjøre fram og tilbake fra Ottertun med fortsette/kjøre av ved avkjørsel Ottertun.

Oteren bygdeutval

Oteren Bygdeutvalg har gjeve følgjande uttalelse etter styremøte den 13. mai 2013:

- *Balsfjord grense – kryss ved Ottertun : Gang- og sykkelveg*
- *Skaidi bru – Hatteng: Gang- og sykkelveg*
- *Otertun – Oteren: Snarleg bygging av gang- og sykkelveg*
- *Busslomme v/ Mortendalsvegen*
- *Busslomme v/ Furumo*
- *Busslomme/utkjøring til busslomme sør for Skaidi bru*
- *Kryss fra ny E6/E8 til nåværende vei nord for Ottertun, viktig for avvikling av kollektivtrafikk – fremtidig kommunal vei til boligområder*
- *Strekning nordover fra avkjøring ved Ottertun – industriområde Oteren bør om mulig rettes ut og legges nærmere elven*
- *Strekning planlagt rundkjøring v/Oteren nordover mot Skaidi bru bør også veien flyttes lengre fra kommunal bolig (55/32)*

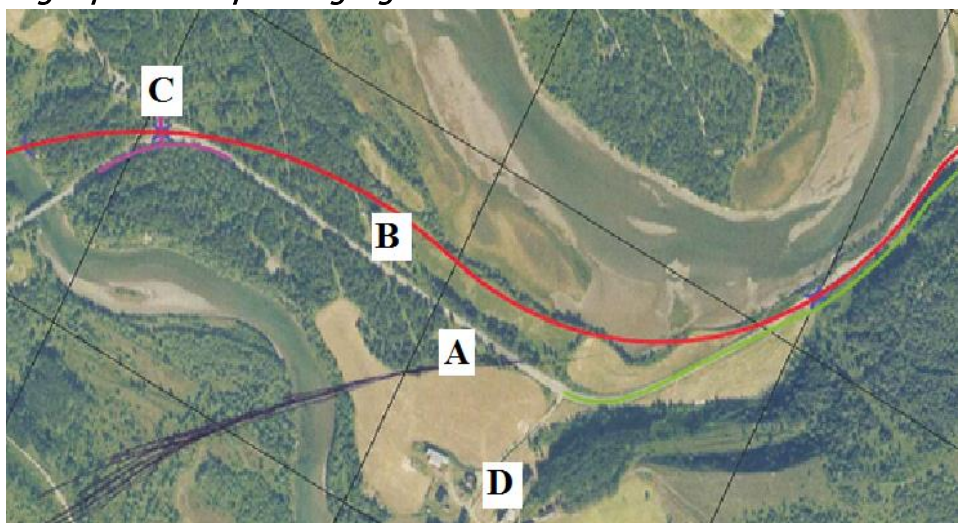
Hallvar Figenschau

Hallvar Figenschau sendte brev den 12. august 2014:

«På Statens vegvesens offisielle sider er det presentert en flott løsning angående valg av trasè mellom Balsfjord grense til Hellarberget (ved Hatteng i Storfjord kommune i Troms). Denne løsningen er framtidsrettet og vegen er søkt lagt utafor eksisterende bebyggelse i forhold til nåværende trasè. Dette er markert med rød linje i figur 1.

Så har altså Statens vegvesen endret planene slik at vegen i stor grad skal følge nåværende trasè mellom Skaidi Bru og Hellarberget. Dette er uforståelig. I dette området ligger mange av boligene tett opp mot eksisterende veg (E6). Dette vedtaket kan ikke være tuftet på faglighet verken med hensyn til støyproblematikk, avkjøringsløsninger eller framtidig boligbygging i området. I opprinnelig plan (rød linje) er trafikken dirigert utenfor bebodd område og mange trafikale problemer unngås. Jeg nevner eksempler som støy, avkjøringsproblemer i forbindelse med eksisterende og planlagte boligtomter og interne gang- og sykkelbaner. Fra å være en framtidsrettet løsning går altså Statens Vegvesen ett skritt tilbake og bidrar dermed til å opprettholde problemene som allerede eksisterer med dagens løsning.

Som ny eier (etter min mor) av 52/8/1 vil jeg protestere på vedtak om at vegen skal følge eksisterende trasè. Siden jeg som eier ikke har vært underrettet om sakens gang, vil jeg også protestere på saksgangen.



Figur 1. Slik planene ser ut på Vegvesenets sider i dag. Min bolig er situert ved pkt A. Det er for øvrig 2 husstader som er berørt (ved B og C). I tillegg er det 4 husstader ved pkt. D. Rød linje viser opprinnelig plan for ny-vegen som står på Statens Vegvesens side per dato, men som er vedtatt endret til å gå etter eksisterende veg.

Dersom det er planlagt å følge nåværende trasè, vil dette få store konsekvenser for min eiendom 52/8/1 – vist som punkt A i figur 1 og de øvrige eiendommene vist i figur 1. Nedenfor vil jeg redegjøre for ulemper og uløste problem med eksisterende vegløsning. I tillegg vil jeg anskueliggjøre og video-dokumentere at støy er et reelt og uutholdelig problem når veien ligger så tett opp til etablert boligområde. Jeg vil vise måledata av mine støymålinger – at intensiteten i snitt ligger langt over godkjent og lovlig nivå. Når det også er lagt ut 11 nye boligtomter i nærområdet til eksisterende veg (gnr/bnr 52-1), vil den nye løsningen virke problematisk. Jeg vil også oppfordre Statens Vegvesen å redegjøre for underlagsmaterialet for sine beslutninger.»

Kommentar:

Storfjord kommune:

I sammenheng med Nasjonal transportplan, har vegvesenet bedt Storfjord kommune melda raskt tilbake om kommunen framleis ønskjer igangsetting av reguleringsplan for ny kryssløsning på nedre Hatteng.

Sentrumsplangruppa Oteren:

Reguleringsplanforslaget inneheld samanhengande turvegar, atkomstvegar og gang- og sykkelveg frå Balsfjord grense til Hatteng. Det er regulert snuplass for lokalruter ved Otertun. Med tanke på mogleg trafikklekkasje og trafikktryggleik er det ikkje regulert kryss med påkopling til E6 ved Otertun for buss.

Oteren bygdeutvalg:

Dei aller fleste merknader og innspel frå Oteren bygdeutvalg er tatt med i planforslaget. Gang- og sykkelveg for framtidig lokal veg gjennom Oteren sentrum er riktignok ikkje tatt med. Begrunninga for dette er låg trafikkmengde etter omlegging av E6. Hovedvegen er elles tilpassa så godt som råd i høve til nærliggande eigedomar.

Hallvar Figenschau:

Ei linjeføring ned mot elveområdet, jfr. kommunedelplanen, ville påført området store inngrep og forringa naturmiljøet langs elvebreidda til Signaldalselva. Det å leggja vegen ned mot elveområdet ville også innebere omfattande vegteknologiske tiltak og plastring ut mot elva. Omsynet til landskap, naturmiljø, vegteknologi og kostnader har difor vore avgjerande for valet av løysingane. Reguleringsplanforslaget er vurdert opp mot ulempane for innbyggjarar og grunneigarar. Langs denne strekninga er det elles få eigedomar som får vegen nært og der tiltak mot støy blir nødvendig. Forslaget innehar gang –og sykkelveg frå Oteren til Hatteng som vil fungera som atkomstveg for nærliggande eigedomar. Vegvesenet vil iverksette så gode avbøtande tiltak som mogleg overfor berørte eigedomar i det vidare arbeidet.

10. Grunneigarliste

28.8.2014

Eiendomsoversikt reguleringsplan E6 Balsfjord grense - Hatteng

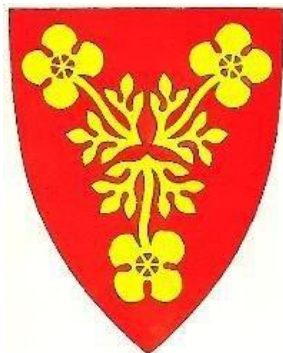
P1 - Innenfor planområdet, avstår grunn til veg
P2 - Innenfor planområdet, avstår ikke grunn
N - Nabo eller gjenboer til planområdet

Gnr/bnr	Navn, adresse	Merknad	P1	P2	N
52/6	Hege Schwalenberg Figenschau, Kirkenes, 9046 Oteren Kristen Are Figenschau, Kirkenes, 9046 Oteren		x		
52/8	Reidun Margaretha Kahl, Hatteng, 9046 Oteren		x		
52/8/1	Fester: Hallvard Jarle Figenschau, Liljevegen 4, 9102 Kvaløysletta		x		
52/14	Magna Elise Steinvik, Hatteng, 9046 Oteren		x		
52/24	Geir Normann Figenschau, Oteren, 9046 Oteren	Eier også 55/18,77	x		
55/1	Solfrid Elvemo, Kitdalen, 9046 Oteren Hans Gunther Bjerkemo, Møllevannsveien 20 G, 4616 Kristiansand S	HGB eier også 55/11	x		
55/2,41	Gunvor Birgitte Berntsen, Oteren, 9046 Oteren	Også medeier 55/115	x		
55/3	Trond Jarl Nilsen, Seljeli, 9046 Oteren	Eier også 57/8	x		
55/4	Reidar Høiseith, Furumo, 9046 Oteren		x		
55/5,29	Laura Alette Hansine Larsen, Oterbakken, 9046 Oteren		x		
55/6	Isak Thomas Henriksen Gaup, Hemmogieddi, 9520 Kautokeino		x		
55/7,94	Halvor Bjarne Karlsen, Midstua, 9046 Oteren				x
55/8	Kurt Sommerseith, Oteren, 9046 Oteren Susanne Jeanette Vallesæter, Oteren, 9046 Oteren				x
55/10	Martha Ceselie Engstad, Oteren, 9046 Oteren Astri Mathilde Olsen Hans Nilsen, Hellvågen 28A, S-774 67 Horndal, Sverige Aslaug Hilsberg, c/o Rasmus Engstad Rasmus Olai Engstad, Skibotn, 9143 Skibotn Steinar Engstad, Skibotn, 9143 Skibotn Bjørgun Helene Engstad, Oteren, 9046 Oteren Torgeir Engstad, Signaldalen, 9046 Oteren Vigdís Annie Engstad, Oteren, 9046 Oteren Nils Asbjørn Engstad, Sparre Schneiders veg 12, 9011 Tromsø Reidar Marinius Engstad, Oteren, 9046 Oteren Nils Kristian Johansen, Oteren, 9046 Oteren Bjørg Helene Broeng, Ås, 9046 Oteren Gunhild Petrine Johansen, Oteren, 9046 Oteren	AMO er død SE også medeier 55/12 BHE også medeier 55/12 TE også medeier 55/12 VAE også eier 55/30 og medeier 55/12 NAE også medeier 55/12 RME også medeier 55/12 og eier 55/17,102 GPJ eier også 55/16 og medeier 55/115	x		
55/11	Hans Gunther Bjerkemo, Møllevannsveien 20 G, 4616 Kristiansand S	Også medeier i 55/1	x		
55/12	Steinar Engstad, Skibotn, 9143 Skibotn Bjørgun Helene Engstad, Oteren, 9046 Oteren Torgeir Engstad, Signaldalen, 9046 Oteren Vigdís Annie Engstad, Oteren, 9046 Oteren Nils Asbjørn Engstad, Sparre Schneiders veg 12, 9011 Tromsø Reidar Marinius Engstad, Oteren, 9046 Oteren	SE også medeier 55/10 BHE også medeier 55/10 TE også medeier 55/10 VAE også eier 55/30 og medeier 55/10 NAE også medeier 55/10 RME også medeier 55/10 og eier 55/102	x		
55/13	Oliva Lovise Jørgensen, Oteren, 9046 Oteren		x		
55/14,33	55/14 Johan Herman Asplund, Fjellidal, 9046 Oteren 55/33 Kathe Asplund	KA død, JHA er gjenlevende ektefelle	x		
55/15	Ragnhild Johansen, Herman Wildenveys gate 102, 3022 Drammen		x		
55/16	Gunhild Petrine Johansen, Oteren, 9046 Oteren	Også medeier 55/10 og 55/115	x		
55/18,77	Geir Normann Figenschau, Oteren, 9046 Oteren	Eier også 52/24			x
55/19	Troma Company AS, Haakon VII's gate 38, 9011 Tromsø			x	
55/22,23,24,32,44,49,59,81	Storfjord kommune, Hatteng, 9046 Oteren		x		
55/21	Mads Ørjan Nerheim, Oteren, 9046 Oteren		x		
55/25	Coop Nord SA, postboks 6152, 9291 Tromsø		x		
55/30	Vigdís Annie Engstad, Oteren, 9046 Oteren	VAE også medeier 55/10+55/12			x
55/40	Breeze Troms AS, 9046 Oteren		x		
55/48,62	Arnt Håvard Heiskel, Oteren, 9046 Oteren				x
55/49/1	Hjemmel: kommunen Fester: Sonja Arnhild Isaksen, Rasteby, 9046 Oteren		x		
55/60	Alfhild Alette Pettersen, Seljeli, 9046 Oteren				x
55/74	AUF Indre Storfjord	Adresse mangler	x		
55/79	Jan Arild Larsen, Oterbakken, 9046 Oteren		x		
55/102	Reidar Marinius Engstad, Oteren, 9046 Oteren	RME også medeier 55/10+55/12			
55/104	Hjemmel: kommunen Fester: Lyngsalpan Vekst AS, Parkveien 19, 9060 Lyngseidet			x	
55/107	Bjørn Gunnar Berntsen, Oteren, 9046 Oteren Vivi-Anne Mari Siikavuopio Berntsen, Oteren, 9046 Oteren				x
55/115	Gunvor Birgitte Berntsen, Oteren, 9046 Oteren Gunhild Petrine Johansen, Oteren, 9046 Oteren	GBB eier også 55/2,41 GPJ eier også 55/16 og medeier 55/10		x	
56/12,22	Sigmund Bernhard Larsen, Molund, 9046 Oteren		x		

Forslag til detaljregulering E6 Balsfjord grense - Hatteng

Gnr/bnr	Navn, adresse	Merknad	P1	P2	N
56/21	Jonny Eivind Pedersen, Oteren, 9046 Oteren		x		
56/23	Johan Petter Alexander Siikavuopio, Mertajärvi, 2186 980 16 Karesuando, Sverige		x		
56/23/1	Fester: Torfinn Erling Hansen, Oteren, 9046 Oteren				x
56/25	Ludvik Pareli Larsen, Dalhaug, 9046 Oteren				x
56/28	Egil Sigmund Pedersen, Oteren, 9046 Oteren			x	
56/29	Anette Hemmingsen, Oteren, 9046 Oteren Øyvind Wevle Sørensen, 9046 Oteren		x		
56/31	Elin Helene Pedersen, Mortendalen, 9046 Oteren				x
57/3	Svein Ståle Sommerseth, Oteren, 9046 Oteren		x		
57/4	Ingvar Parelius Sommerlund Minda Nikoline Sommerlund, Oteren, 9046 Oteren	IPS død, MNS er gjenlevende ektefelle	x		
57/6	Anny Kristine Johansson, boks 111, SE-98014 Övre Soppero, Sverige Kjell Charly Stenvold, Tamokdal, 9334 Øverbygd Indianna Elfrida Laestadius, boks 45, SE-98013 Lannavarre, Sverige Åshild Kristine Johansen, Tverrdalen, 9046 Oteren Emil Kornelius Nilsen, Akkarvegen 7, 9100 Kvaløysletta Magnus Bernhard Nilsen, 9046 Oteren		x		
57/8	Trond Jarl Nilsen, Seljeli, 9046 Oteren	Eier også 55/3	x		

REGULERINGSBESTEMMELSER



Storfjord kommune

FORSLAG TIL PLANBESTEMMELSER FOR DETALJREGULERING E6 BALSFJORD GRENSE – HATTENG I STORFJORD KOMMUNE

Nasjonal arealplan ID: 19392014001

Dato for siste behandling i “*planutvalget*” den

Vedtatt av kommunestyret i møte den.....

Under Sak nr.

.....

Formannskapssekretær

PLANBESTEMMELSER

1. GENERELT

FORMÅL

Forslag til detaljregulering E6 Balsfjord grense – Hatteng med Nasjonal arealplan ID 19392014001, skal legge til rette for bedre vegstandard med 8,5 meter vegbredde, omlegging av veg utenom Oteren sentrum, nytt kryss E6/fv. 868, busslommer/stopplommer, tilpasning av avkjøringer, nye bruer, samt gang- og sykkelveger. I henhold til plan- og bygningsloven vil følgende formål og bestemmelser gjelde for det området som på plankart er avgrenset med reguleringsgrenser.

PLANAUGRENSNING

Det regulerte området er vist med plangrense på plankart i målestokk 1:1000.

PLANOMRÅDET SINE AREALFORMÅL:

1. Bebyggelse og anlegg
2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
3. Grønnstruktur
6. Bruk og vern av sjø og vassdrag

Områdebestemmelser

Anlegg- og riggområde

Faresoner (a.3)

Høyspenningsanlegg

2. FELLESBESTEMMELSER

Kulturminner

Kommer det fram gjenstander eller spor etter menneskelig aktivitet ved gravearbeid som omfattes av kulturminnelovgivningen skal arbeidet stanses og melding sendes Sametinget og Troms fylkeskommune, jf. pbl. § 12-7. nr. 6.

Støy – støyskjerming

Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) skal legges til grunn for dimensjonering av støytiltak i reguleringsplanen. Støygrensen er i utgangspunktet $L_{den} = 55$ dBA ved uteplass og utenfor rom med støyfølsom bruk. Retningslinjene åpner for at støygrensen ved utbedrings- og trafikksikkerhetstiltak kan økes.

For bygninger med støyfølsom bruk som, etter fastlagte skjermingstiltak langs veg, har en støybelastning som ligger i intervallet 55 – 65 dBA og som ikke har en støyøkning på >3 dBA tilbys ingen form for støydempende tiltak. Ved bygninger som har en økning >3 dBA og ligger i intervallet 55 – 65 dBA eller hvor støybelastningen er >65 dBA skal det gis tilbud om skjermingstiltak. Skjermingstiltakene kan være valler, skjermmer eller tiltak på fasaden slik at det oppnås tilfredsstillende støynivå på privat uteplass og i alle oppholds- og soverom. Før ny E6 kan tas i bruk skal støyskjerming være etablert, jf. pbl. § 12-7. nr. 3.

Universell utforming

Universell utforming skal gjelde for busslommer og gang- og sykkelveger. Der terrenget er av en slik art at universell utforming ikke blir oppnådd på en formålstjenlig måte, kan prinsippene for universell utforming fravikes, jf. pbl. § 12-7 nr. 4.

Rigg- og marksikringsplan

Det skal utarbeides detaljert rigg- og marksikringsplan som del av prosjekteringa. Planen skal vise sikring av naturområder og hvor vegetasjonen skal reetableres. Rigg- og marksikringsplanen skal utarbeides før bygge- og anleggsarbeidet blir satt i gang, jf. pbl. §12-7 nr. 1 og 6.

Naturmiljø

Kantsoner langs elver og bekker skal tas hensyn til og bevares på best mulig måte. Broer og eventuelle murer ved vegen må bygges slik at sidevegetasjon langs elv ivaretas. I forbindelse med anleggsarbeid må det sikres at anleggsmaskiner som har vært i kontakt med vann fra vassdraget ikke sprer lakseparasitten *Gyrodactylus salaris* til andre vassdrag, jf. § 12 – 7 nr. 6

Byggegrenser

Reguleringsplanen viser byggegrense for utbyggingsområdet BF. For øvrige byggegrenser vises det til vegloven § 29.

Landskaps- og vegetasjonsplan

Det skal utarbeides detaljert landskapsplan som del av prosjekteringa som viser utforming av terreng, beplantning og prinsipp for revegetering innenfor planområdet, jf. pbl. § 12-7 nr. 1 og 6.

Avkjørsler

Avkjørsler som er vist i plankartet gjelder for dagens bruk av avkjørsler. Utvidet bruk av avkjørsler skal søkes og behandles etter vegloven.

3. BESTEMMELSER I REGULERINGSPLANEN

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-7 er det gitt følgende bestemmelser om bruk og utforming av areal innenfor planområdet:

1. BEBYGGELSE OG ANLEGG

- a) Boligbebyggelse (BF) – frittliggende småhusbebyggelse med utnyttelsesgrad 25 %.
- b) Øvrige kommunaltekniske anlegg (KTA)
Renseanlegg som ligg nedanfor Lyngskroa.

2. SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

- a) Veg (o,a,f_V1-V22)
Areal til E6, fv. 868 og atkomstveger. Snuplass for lokalbuss/drift og vedlikehold.
- b) Gang- og sykkelveg (o_GS)
Gang- og sykkelveg mellom Oteren og Hatteng, samt langs fv. 868.
- c) Annen veggrunn – tekniske anlegg (o_VT)
Grøft og skråninger.
- d) Kollektivholdeplass (o_KHP1 – o_KHP8)
Gjelder busslommer langs strekningen og holdeplass ved rundkjøringen.
- e) Parkering (P1)
Gjelder for parkeringsareal ved Signaldalselva

3. GRØNNSTRUKTUR

- a) Turveg (o_TV1 – o_TV3)
Gjelder for strekningen mellom Oteren og Balsfjord grense.
- b) Vegetasjonsskjerm (VS)
Et grønt vegetasjonsbelte er regulert mellom veg og industriområde ved Oteren.

6. BRUK OG VERN AV SJØ OG VASSDRAG, MED TILHØRENDE STRANDSONE

- a) Friluftsområde i sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (VFV_1 – VFV_6)
Tiltak som kan endre naturtilstanden i vassdraget med kantsone er ikke tillatt.

4. OMRÅDEBESTEMMELSER

Anlegg- og riggområde (#1 –#6)

Merket område med stiplet linje vil bli nytta til anlegg- og riggområde så lenge anleggsarbeidet pågår. Midlertidig anlegg- og riggområde omfatter blant annet riggplass, lager for materialer til vegbygging, parkering for anleggsmaskiner mv. Anlegg- og riggområde skal sikres, framstå som ryddig og være til minst mulig sjenanse for omgivelsene. Tiltak som gir inngrep i naturareal skal avgrensas til det som er nødvendig for bygging av bru og veg. Midlertidige anleggsveger skal fjernes og areal tilbakeføres til naturlikt areal (VFV_1 – VFV_6). Når anleggsarbeidet er utført skal arealet settes i stand i samsvar med detaljert landskapsplan, og senest 12 måneder etter at ny veg blir tatt i bruk.

5. HENSYNSSONER

Faresoner (a.3)

Høyspenningsanlegg (H370_1)

Areal satt av som faresone i plankartet viser sikringszone for kraftledninger.

6. REKKEFØLGEKRAV

- Før igangsetting av bygge- og anleggsarbeid skal det være vurdert og gjennomført tiltak for å avgrense ulempevirkninger med støv og støy fra anleggsvirksomheten på offentlige veger. Retningslinjer for avgrensing av støy fra bygg- og anleggsvirksomhet (T-1442 kap. 4) skal følges.
- Det skal utarbeides landskapsplan for vegens sideareal som del av prosjekteringen som viser utforming av terreng, beplanting og prinsipp for revegetering innenfor planområdet.
- Ingen eksisterende atkomstveger til boliger kan stenges eller fjernes før ny atkomst er etablert.
- Etter avsluttet anleggsperiode, senest 12 måneder etter ferdigstilling av veganlegget, skal alle aktuelle områder istandsettes og revegeteres i tråd med gjeldende planer.



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

vegvesen.no

Trygt fram sammen