



Statens vegvesen

DETALJREGULERING

Tegningshefte

E6 Sørølva - Borkamo

Parsell: E6 Viskis - kryss nr. 77

Kommune: Saltdal

Planid: 2013006

TEKNISKE DATA

Fra profil: 8 370 - 13 540

Dimensjoneringsklasse: H3

Fartsgrense: 90 km/t

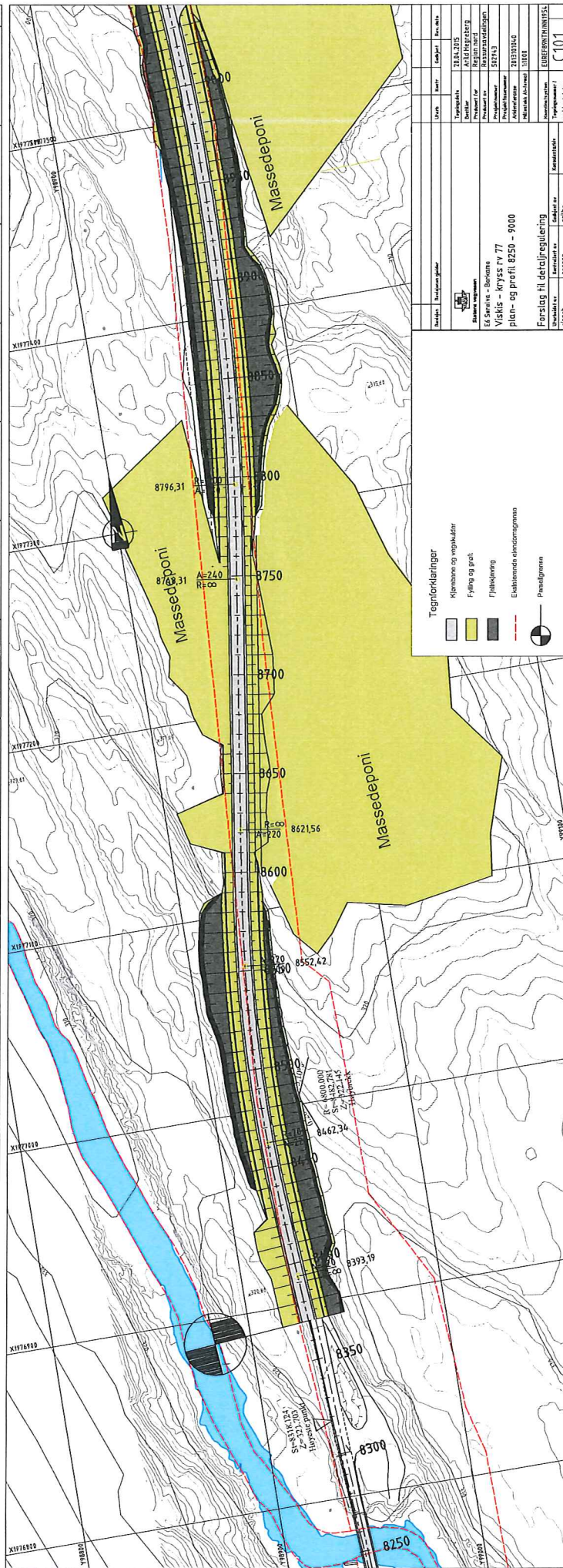
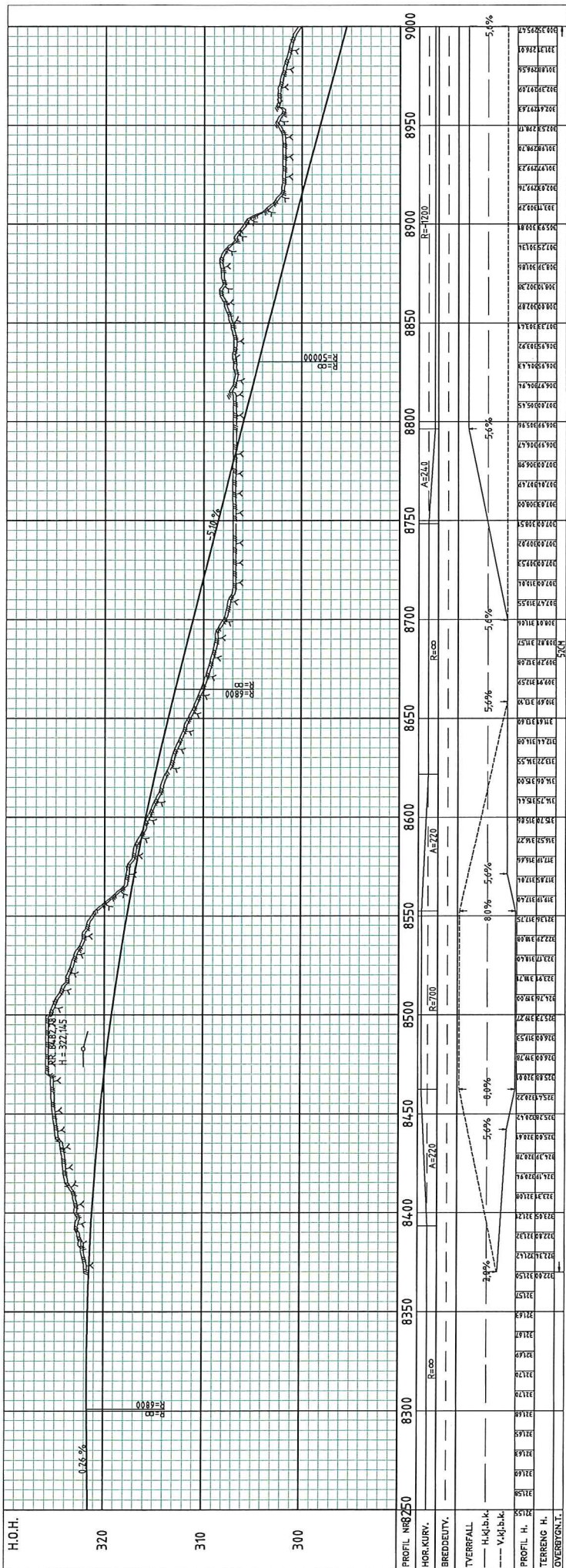
Trafikkgrunnlag (ÅDT): 1.160 kjørt



Region nord

April 2015

Planforslag til politisk behandling



Tegninger

- Kjørbane og vegkyluder
- Fylling og grøt
- Fyllingsjikt
- Endeløst innordningsnett
- Prinsippgrunn

Dokumentasjon

Utskrift: 01.10.2023

Prosjekt: VISIS - kryss rv 77 plan- og profil 8250 - 9000

Prosjektleder: Sverre M. Sverre

Utarbeidet av: Sverre M. Sverre

Stempel: Sverre M. Sverre

Rev. 1: 01.10.2023

Rev. 2: 01.10.2023

Rev. 3: 01.10.2023

Rev. 4: 01.10.2023

Rev. 5: 01.10.2023

Rev. 6: 01.10.2023

Rev. 7: 01.10.2023

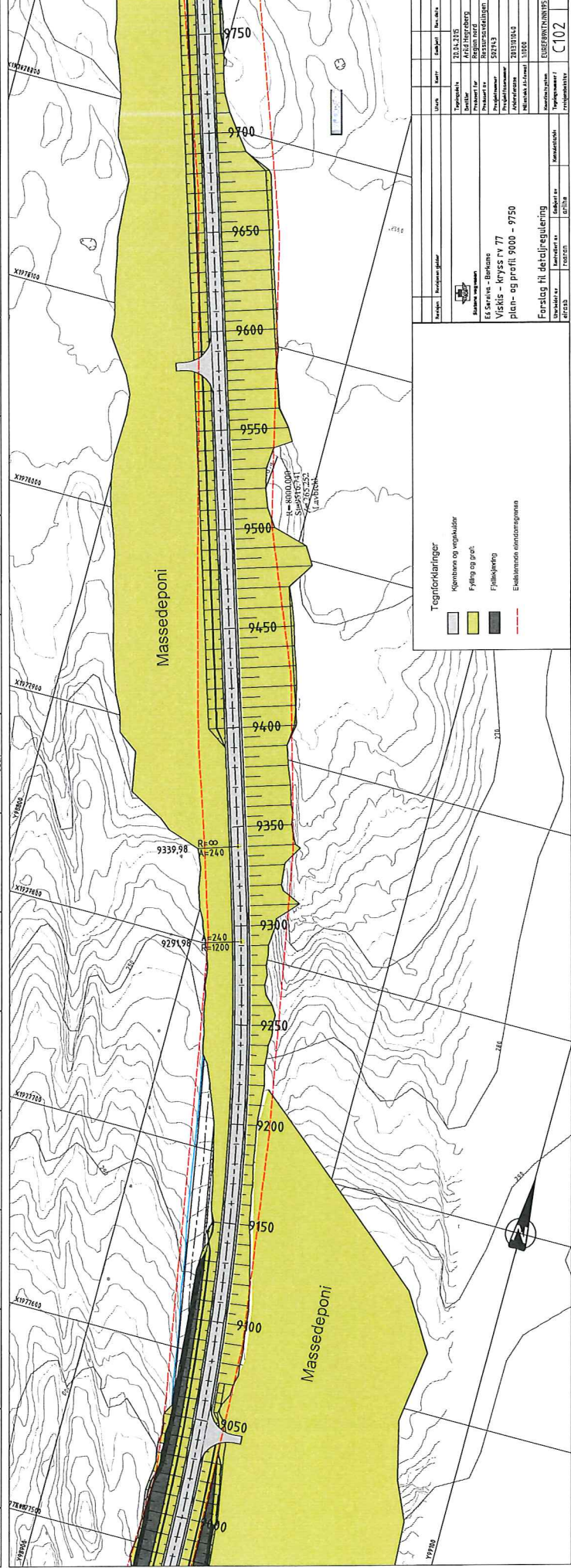
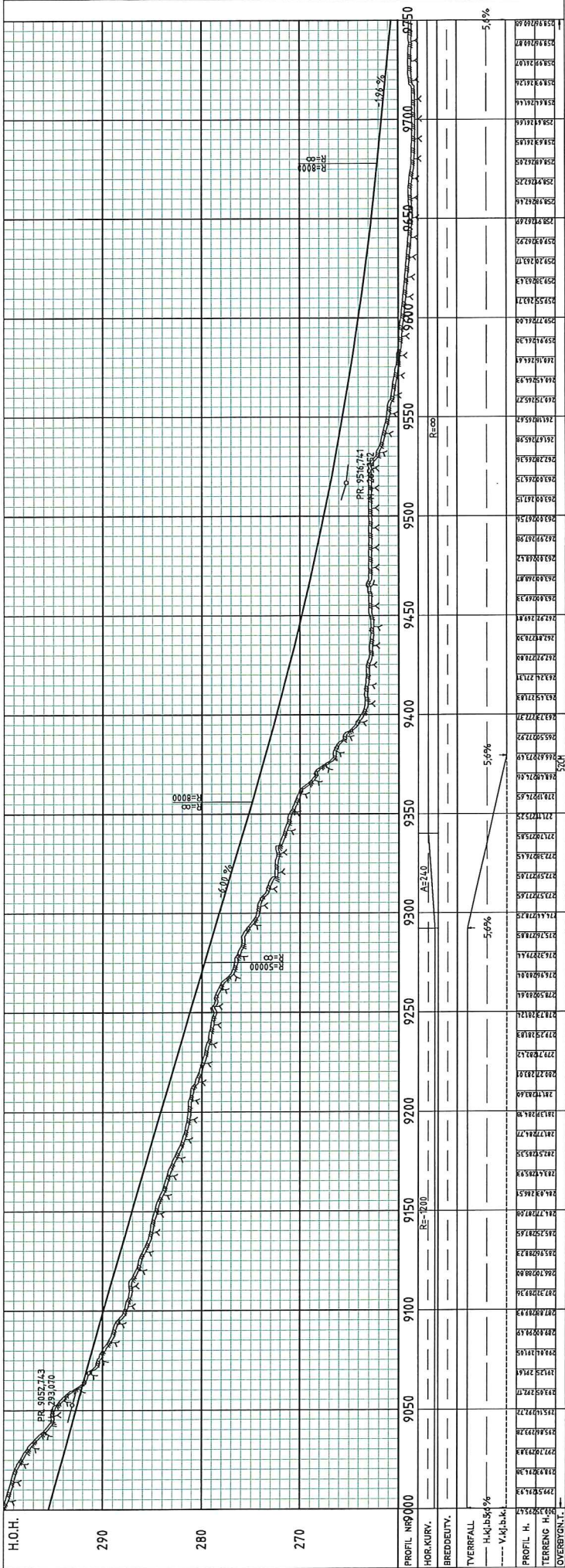
Rev. 8: 01.10.2023

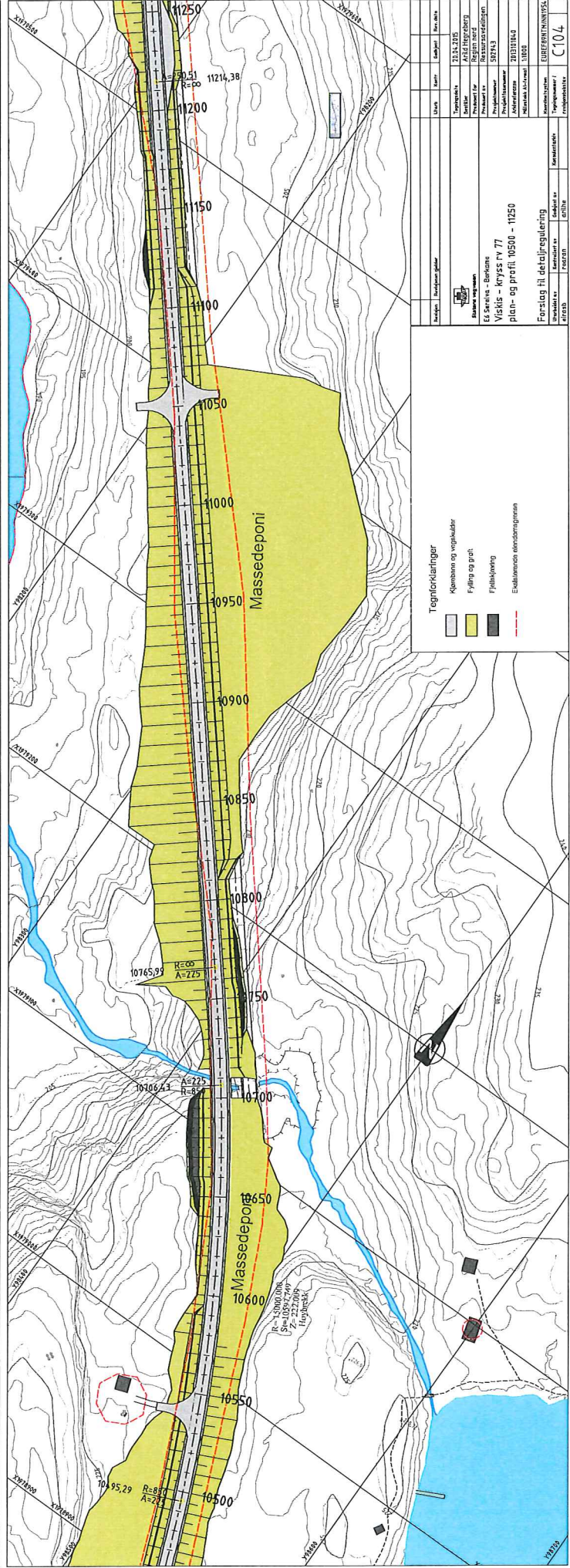
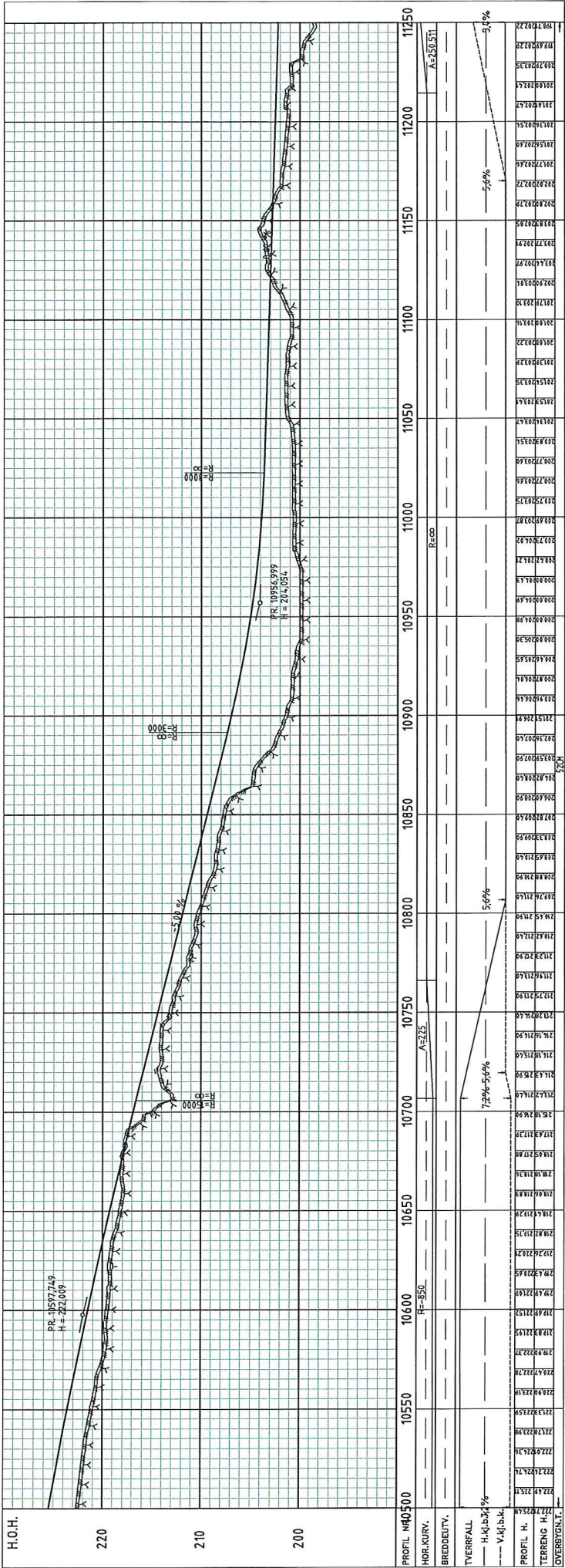
Rev. 9: 01.10.2023

Rev. 10: 01.10.2023

Forslag til detaljregulering

01

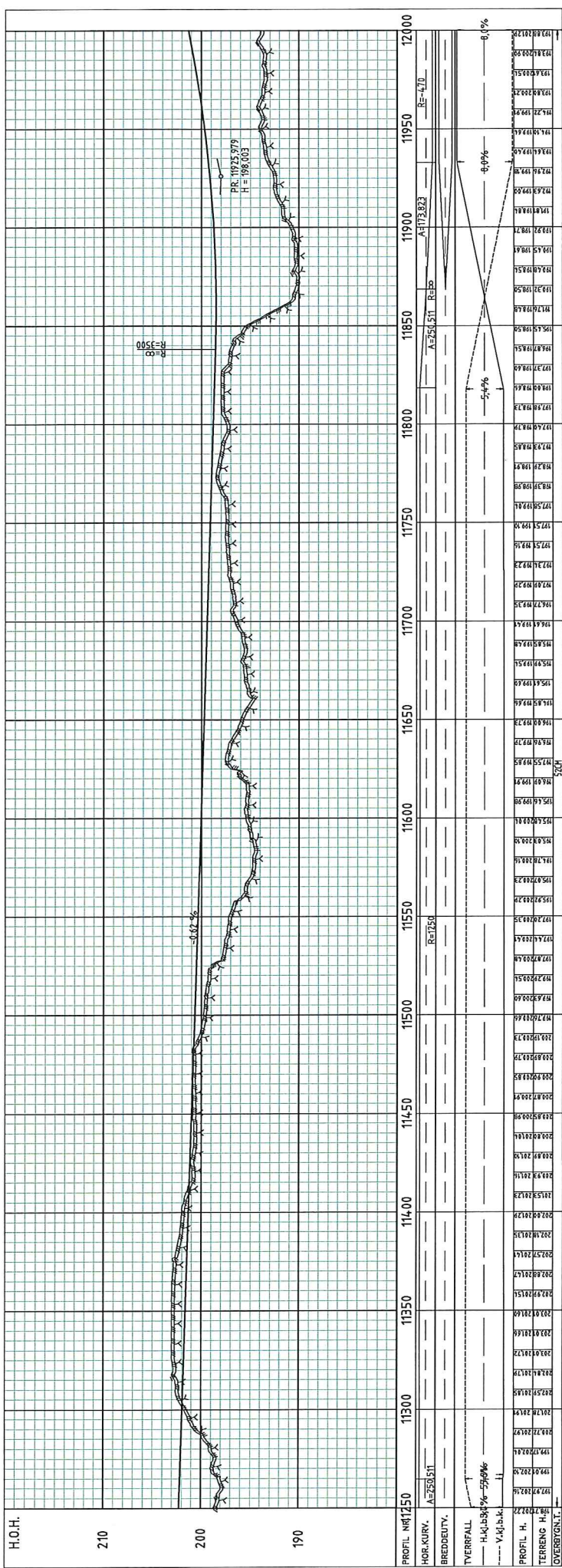




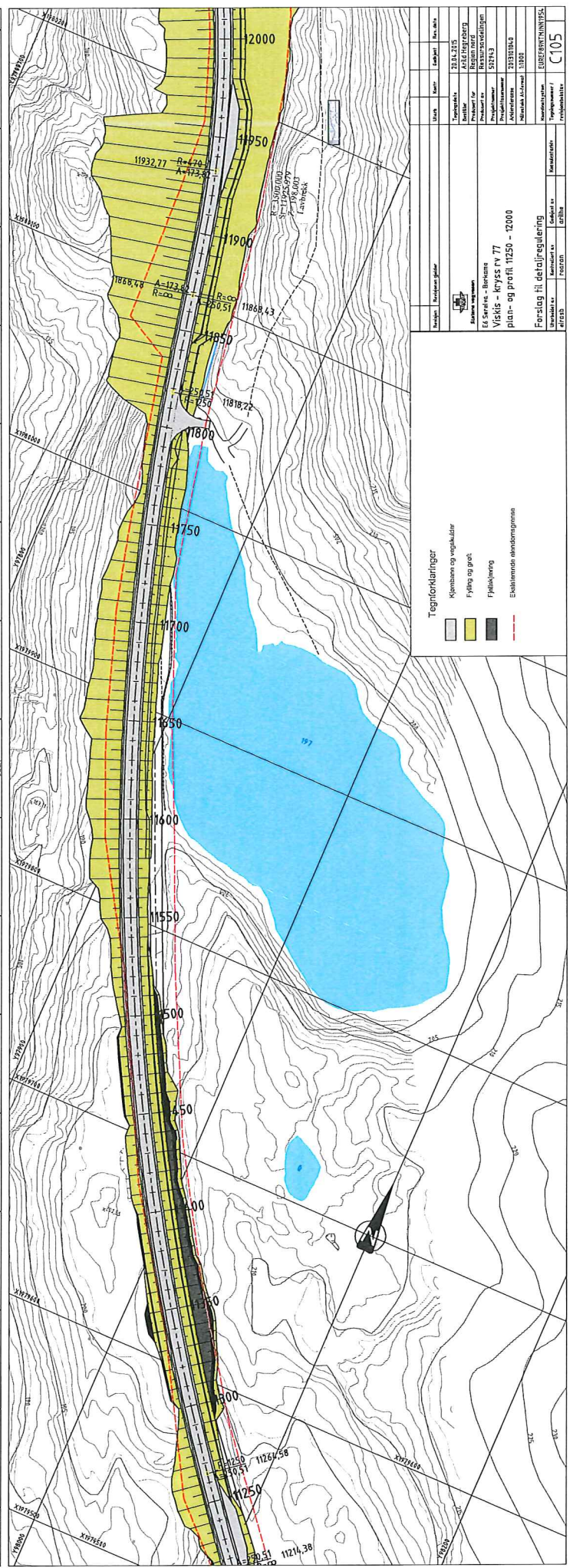
Tegnforklaringer

- Kjernemasse og vepkvalitet (shaded yellow)
- Fylling og grøt (white)
- Fyllingslag (white)
- Ekstremvindsikringsgrønt (dashed line)

Utskrift	Utskrift	Utskrift	Utskrift
Prosjekt	23.04.2015	Prosjekt	23.04.2015
Arbeidsnavn	ÅSLE Høybygg	Arbeidsnavn	ÅSLE Høybygg
Prosjekt for	Region Nord	Prosjekt for	Region Nord
Prosjekt nummer	59743	Prosjekt nummer	59743
Arbeidsnavn	20131043	Arbeidsnavn	20131043
Arbeidsnavn	10500 - 11250	Arbeidsnavn	10500 - 11250
Utskrift	EIDEBR/AN/WVS	Utskrift	EIDEBR/AN/WVS
Utskrift	1/1000	Utskrift	1/1000
Utskrift	C104	Utskrift	C104



PROFIL NR	11250	11300	11350	11400	11450	11500	11550	11600	11650	11700	11750	11800	11850	11900	11950	12000
HØR. KURV.	A=250,511 R=250															
BREDDERY.																
TVERRFALL	H.K. 1.624% - 5.960%															
PROFIL H.	H															
TERRÆNG	Y.H. 0.00%															
ØVERBENGT.																



Tegnforklaring

- Kjørebane og vegskuldre
- Fylling og grunn
- Fyllingslag
- Eksisterende skredareninger

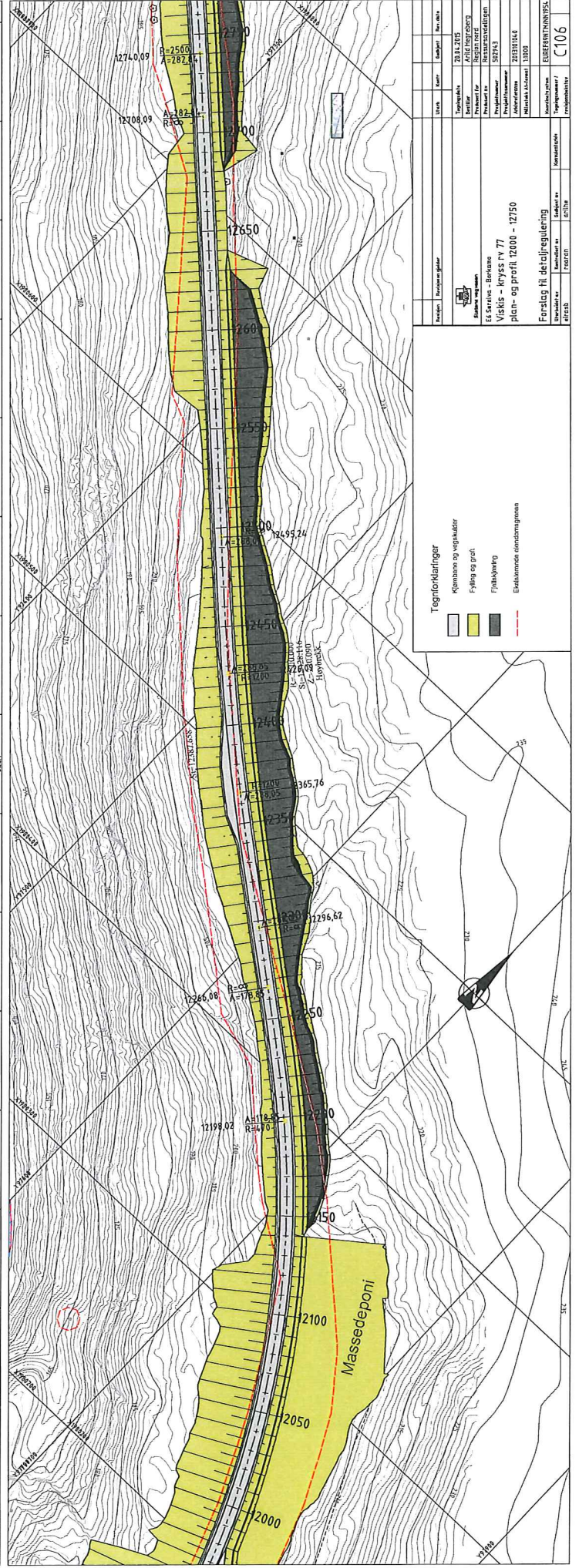
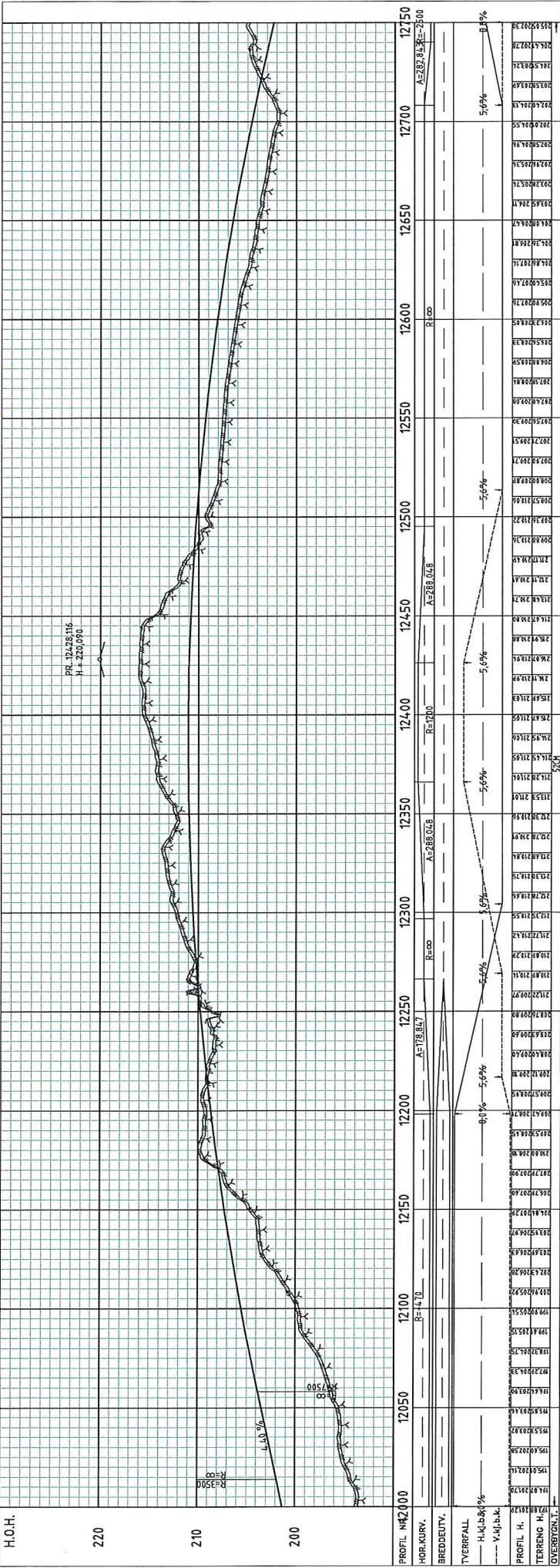
Utsnitt	Beskrivelse	Utsnitt	Skala
1:100	1:100		
<p>Statistikk Tegnet dato: 2014.02.25 Tegnet av: A.L.G. (Lars G. Gjeis)</p> <p>Prosjekt Prosjekt nr.: 11925.979 Prosjekt navn: 11925.979 Prosjekt fase: 11925.979</p> <p>Utsnitt Utsnitt nr.: 11925.979 Utsnitt navn: 11925.979</p> <p>Utsnitt Utsnitt nr.: 11925.979 Utsnitt navn: 11925.979</p>			

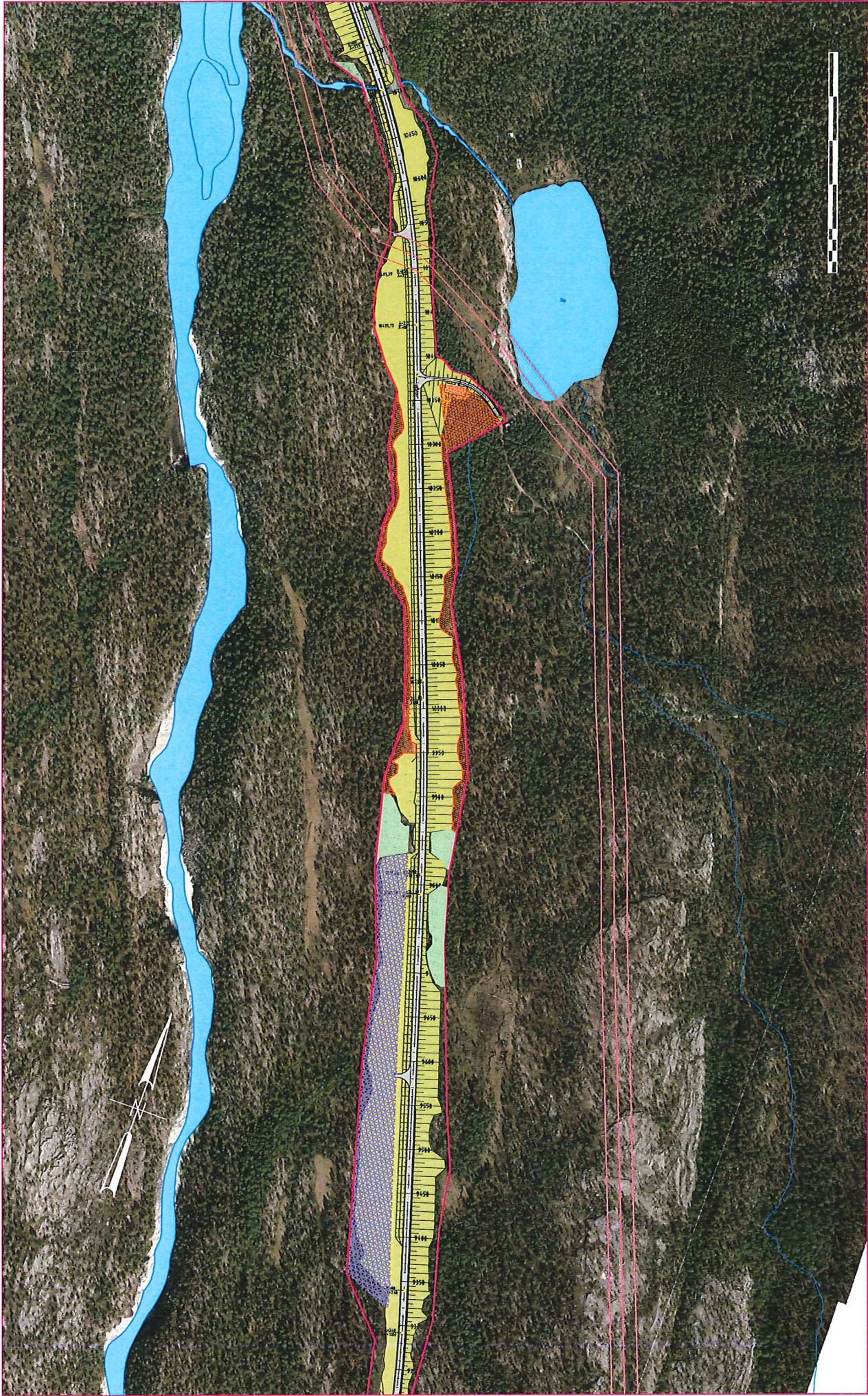
Forsteg til detaljregulering

11925.979
 11925.979
 11925.979

11925.979

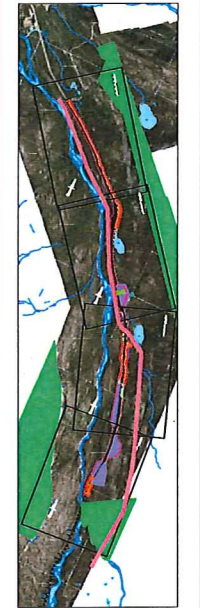
11925.979





Revisjon	Revisjonsdato	Utsnitt	Skala	Blatt nr.
Oppgavens tittel	11.12.2014			
Bestilling	KYSTVEI TUNINGEN			
Prosjekt nr.	P120.000.0000000000			
Prosjektleder				
Ansvarlig				
Utgivelsesdato	1.10.2014			
Prosjektets referanse	KURSEPLAN TUNINGEN			
Blatt nr.	Blatt totalt	Blatt nr.		
102				

Rigg- og anleggskirteplan
Vekst-rp-14-177



TEGNFORKLARING

	Inngrepsgrense		Naturvernområde
	Deponi, rigg		Flyttei rein
	Midlertidig deponi		Skjæring
	Vegetasjon bevaring		Fylling
			Bakkeplanering
			Fareområde



Saksfremlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	86/14	24.06.2014

Sign. Eksp. 25.06.14	Eksp. til: Statens vegvesen, enhet tekniske tjenester
-------------------------	--

Fastsetting av planprogram - Detaljreguleringsplan utbedring E6 Borkamo - Lønsdal.

Vedlegg

- 1 2013101040-1-32
- 2 planprogr-fastsett
- 3 merknadshefte-komplett

Sakens bakgrunn

Statens vegvesen har med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3-7, og i samarbeid med Saltdal kommune, startet arbeidet med å utarbeide en detaljregulering for strekningen E6 Sørrelva – Borkamo. Kommunen har avgjort at planarbeidet omfattes av forskrift om konsekvensutredning

Forslag til planprogram har derfor vært sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn samtidig med varsel om oppstart av planarbeidet. Statens vegvesen anser kunnskapsgrunnlaget som tilstrekkelig og vil derfor igangsette kartlegginger/utredninger innenfor fagfeltene: naturressurser (reindrift).

Forslag til planprogram ble sendt på høring og utlagt til offentlig ettersyn i fra 20.02.2014 til 07.04.2014

Forslag til planprogram skal Saltdal formannskap fastsetting i denne sak.

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

Seinere skal detaljregulering med konsekvensutredning legges ut til offentlig ettersyn. Planforslaget vedtas endelig av kommunestyret. Fastsetting av planprogram er delegert til Saltdal formannskap.

Vurdering

Formålet med planprogrammet er å:

- Klargjøre formålet med planleggingen og prosjektet
- Fastsette hvilke alternativer som skal utredes
- Fastsette hvilke tema som skal utredes i den kommende konsekvensutredningen
- Redegjøre for planprosessen og beskrive opplegg for medvirkning

Planprogrammet skal ikke omfatte alle mulige effekter av aktuelle tiltak, men begrenses til tema der man forventer vesentlige virkninger. Detaljeringen skal legges på et nivå som er tilstrekkelig for å fatte en beslutning.

Formålet med konsekvensutredningen er å få fram de vesentligste konsekvenser prosjektet vil medføre med hensyn til miljø, naturressurser og samfunn, slik at disse legges til grunn for vedtaket av reguleringsplanen.

Planområdet

Planområdet ligger i dalførene Lønsdal og Saltdal mellom Sørrelva og Borkamo i Saltdal kommune. Vegstrekningen som er på ca. 20 km, omfatter nedstigningen fra Saltfjellet mot nord.

Detaljreguleringen skal også omfatte nødvendige deponiområder, midlertidige rigg- og anleggsområder og tilstrekkelige arealer for trafikkavvikling i anleggsperioden.

Særskilte tema/andre rammer

Sykkelløype

Det er tatt initiativ til en sykkelløype fra polarsirkelen og nordover gjennom Saltdal. Mellom Sørrelva og Lønsdal er det mest aktuelt å følge E6. Det må vurderes om det er behov for egen tilrettelegging der sykkelløypa følger E6.

Kommentar: Tilrettelegging/mulighet for bruk av E6 i forbindelse med sykkel gjelder hovedsakelig strekningen Lønsdal – Sørrelva brøytestasjon ved gamle E6. Vegen foreslås med en skulder på 1 meter som sikrer syklende. Beregningene er gjort ut fra forventet trafikkbelastning på strekningen.

Utredningstema og problemstillinger

Det vises til kap. 5 i planprogrammet. Kort oppsummert anbefaler tiltakshaver at det utarbeides Konsekvensutredning for Naturressurser – tema reindrift.

Tema i planbeskrivelsen

I tillegg til de særskilte utredningstemaer som er beskrevet i kapitel 5.3 (prissatte konsekvenser) og 5.4 (ikke-prissatte konsekvenser) er det behov for en nærmere vurdering og beskrivelse av en rekke andre problemstillinger. Disse temaene vil ikke bli underlagt en konsekvensutredning, men drøftet og ivaretatt gjennom utarbeidelse av planbeskrivelsen. Aktuelle temaer er blant annet følgende:

- Trafikksikkerhet
- Vegtrafikkstøy
- Massehåndtering, deponiområder
- Midlertidige rigg- og deponiområder
- Avlastet veg og omklassifiseringer
- Trafikkavvikling i anleggsperioden
- Grunnforhold

- Grunnerverv og erstatninger

Kommentarer fra administrasjonen

Administrasjonen har hatt et nært samarbeid med Statens vegvesen i prosjektet. Det er gitt innspill til planarbeidet på et tidlig stadium. For innspill vises det til merknadshefte s 6-8. Det har vært eget møte med Statens vegvesen angående merknadene.

I løpet av planprosessen kom det ikke inn vesentlige merknader til forslag til planprogram. Under pkt. *4.4 Andre rammer og føringer* er det tatt inn et nytt avsnitt som omhandler jernbanens interesser.

Rådmannens innstilling

I medhold av Plan og bygningslova § 12-9 godkjennes forslag til planprogram for Detaljreguleringsplan for strekningen Lønsdal – Borkamo. Vedtaket gjøres i henhold til vedtatt delegasjonsreglement godkjent av Saltdal kommunestyre vedtatt 25.6.2009. om delegasjon etter nye plan og bygningslova.

Saksprotokoll i Formannskap - 24.06.2014

Behandling:

Enstemmig vedtak:

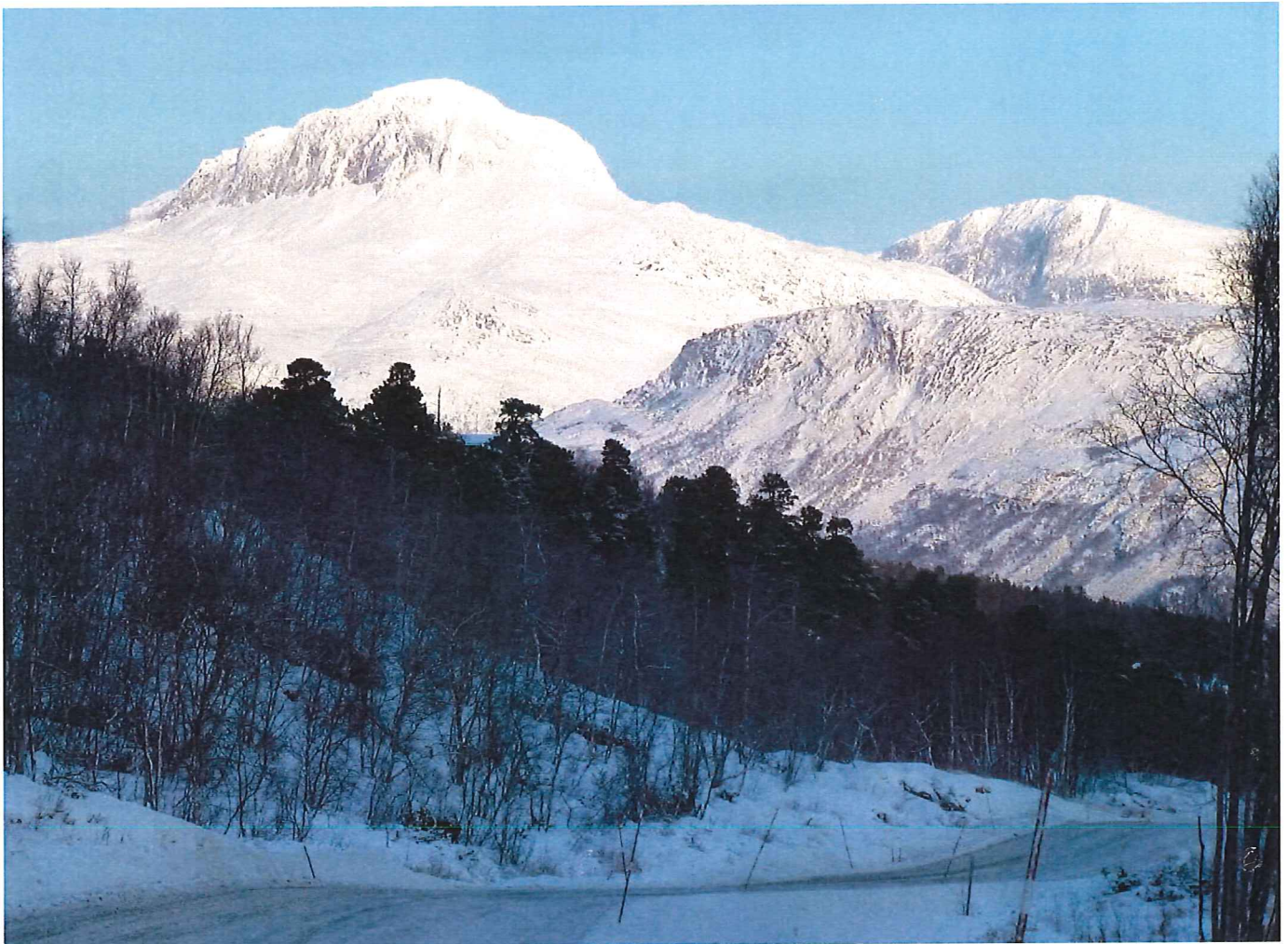
I medhold av Plan og bygningslova § 12-9 godkjennes forslag til planprogram for Detaljreguleringsplan for strekningen Lønsdal – Borkamo. Vedtaket gjøres i henhold til vedtatt delegasjonsreglement godkjent av Saltdal kommunestyre vedtatt 25.6.2009. om delegasjon etter nye plan og bygningslova.



Statens vegvesen

PLANPROGRAM

TIL FASTSETTING



DETALJREGULERING E6 SØRELVA - BORKAMO

Saltdal kommune

Region nord

Juni 2014

INNHold

1 INNLEDNING.....	3
2 PLANPROGRAM	4
2.1 Hva er et planprogram	4
2.2. Formålet med planprogrammet.....	4
3 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET	5
3.1 Planområdet	5
3.2 Bakgrunn for planarbeidet	5
3.3 Dagens situasjon	6
3.4 Prosjekt og prosjektmål	7
3.5 Valg av vegstandard	7
4 RAMMER OG PREMISSE FOR PLANARBEIDET	9
4.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging.....	9
4.2 Nasjonal transportplan	9
4.3 Planstatus for området	9
4.4 Andre rammer og føringer	10
5 UTREDNINGSTEMA OG PROBLEMSTILLINGER	11
5.2 Metode	11
5.3 Prissatte konsekvenser	12
5.4 Ikke-prissatte konsekvenser	12
Ikke-prissatte konsekvenser er inndelt i fem fagtema:	12
5.4.1 Nærmiljø og friluftsliv	13
5.4.2 Naturmiljø	14
5.4.3 Kulturminner og kulturmiljø	15
5.4.4 Landskapsbilde	16
5.4.5 Naturressurser	16
5.5 Risiko og sårbarhetsanalyse	17
5.6 Tema som skal behandles i planbeskrivelsen	17
6 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING	19

1 INNLEDNING

Statens vegvesen har med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3-7, og i samarbeid med Saltdal kommune, startet arbeidet med å utarbeide en detaljregulering for strekningen E6 Sjørelva – Borkamo. Kommunen har avgjort at planarbeidet omfattes av forskrift om konsekvensutredning.

Forslag til planprogram har derfor vært sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn samtidig med varsel om oppstart av planarbeidet.

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for en utbedring av E6-strekningen som har dårlig geometrisk standard og bæreevne, og å finne egnede deponiområder for overskuddsmasser fra Tjernfjelltunnelen.

Statens vegvesen anser kunnskapsgrunnlaget som utilstrekkelig og vil derfor igangsette kartlegginger/utredninger innenfor fagfeltene: naturressurser (reindrift).

Forslag til planprogram ble sendt på høring og utlagt til offentlig ettersyn i fra 20.02.2014 til 07.04.2014 på følgende steder:

- Saltdal kommune, servicetorget, 8250 Rognan
- Saltdal turistsenter AS, Storjord, 8255 Røklund
- Statens vegvesen, Region nord, Dreyfushammarn 31, 8002 Bodø
- Internett: www.vegvesen.no/vegprosjekter

Forslag til planprogram oversendes til Saltdal kommune for fastsetting.

2 PLANPROGRAM

2.1 Hva er et planprogram

Et planprogram er egentlig en plan for prosessen og planleggingen. Planprogrammet utgjør første steg i arbeidet med detaljregulering for E6 Sjørelva - Borkamo.

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

Forslag til planprogram legges ut til offentlig ettersyn i minst 6 uker, og sendes samtidig på høring til berørte myndigheter, høringsinstanser og interesseorganisasjoner. Innkomne uttalelser som vurderes å ha betydning for det videre planarbeidet, blir innarbeidet i det endelige planprogrammet.

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

Planprogrammet fastsettes ordinært av planmyndigheten, i dette tilfellet Saltdal kommune.

2.2. Formålet med planprogrammet

Formålet med planprogrammet er å:

- Klargjøre formålet med planleggingen og prosjektet
- Fastsette hvilke alternativer som skal utredes
- Fastsette hvilke tema som skal utredes i den kommende konsekvensutredningen
- Redegjøre for planprosessen og beskrive opplegg for medvirkning

Planprogrammet skal ikke omfatte alle mulige effekter av aktuelle tiltak, men begrenses til tema der man forventer vesentlige virkninger. Detaljeringen skal legges på et nivå som er tilstrekkelig for å fatte en beslutning.

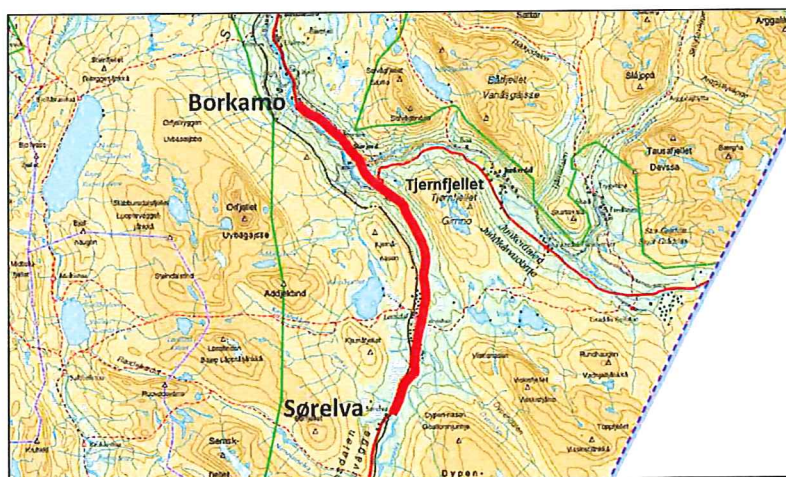
Formålet med konsekvensutredningen er å få fram de vesentligste konsekvenser prosjektet vil medføre med hensyn til miljø, naturressurser og samfunn, slik at disse legges til grunn for vedtaket av reguleringsplanen.

3 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET

3.1 Planområdet

Planområdet ligger i dalførene Lønsdal og Saltdal mellom Sørrelva og Borkamo i Saltdal kommune. Vegstrekningen som er på ca. 20 km, omfatter nedstigningen fra Saltfjellet mot nord. Omtrent midtveis på parsellen ligger nabodalen Junkerdal som strekker seg østover mot svenskegrensen.

Planområdet ligger inntil flere verna områder.



Figur 1: Planområdet med planstrekningen E6 Sørrelva - Borkamo

3.2 Bakgrunn for planarbeidet

Da E6 over Saltfjellet og E6 gjennom Saltdalen ble utbedret først på 90-tallet, ble strekningen mellom Sørrelva og Borkamo stående igjen på grunn av manglende midler. Planene for denne strekningen var godkjente og grunnervervet gjort.

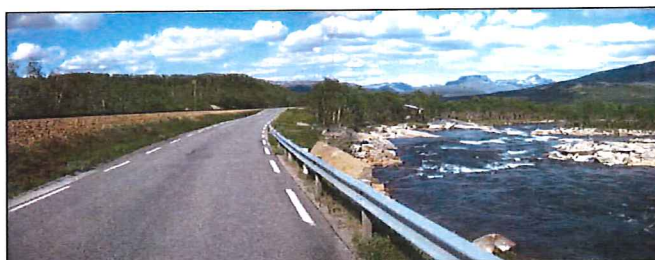
Prosjektet tar utgangspunkt i den gamle detaljplanen, men enkelte justeringer av traséen blir nødvendig. Eksisterende veg skal i hovedsak følges, men forbi Storjord skal vegen omlegges. Den gamle planen viste en omlegging med ny bru over Junkerdalselva *oppstrøms* dagens bru. Kommunen har også laget en egen reguleringsplan for området der denne E6-traséen er inntegnet. Det er nå imidlertid enighet med kommunen om å foreslå en omlegging *nedstrøms* dagens bru. Årsaken er bl.a. ønsket om å få trukket vegen lenger unna etablissementene i området (bl.a. Saltdal turistsenter, nasjonalparksenteret og Adde-galleriet).

I forbindelse med detaljregulering for rv. 77 Tjernfjellet (vedtatt 2013) inngår ca. 800 m av E6.

Det er et uttrykt politisk ønske å se disse to prosjektene i sammenheng, og da spesielt for å kunne ta imot overskuddsmasser fra Tjernfjell-tunnelen. Stein fra Tjernfjellet er først og fremst en ressurs som må utnyttes til bygging av ny E6. Imidlertid vil de store mengdene og variabel kvalitet på massene kreve deponier i tillegg.

3.3 Dagens situasjon

- Dårlig kurvatur og bæreevne.
- Vegbredde: Mindre enn 6,5 m. Hele strekningen mangler midtlinje (gulstripe).
- Årsdøgntrafikk: 1075 kjt/døgn.
- Antall bruer: 3 Lønselva (Viskisbrua), Junkerdalselva og Trollnesåga.
- Fartsgrense 80 km/t. 70 km/t forbi Storjord (750 m)
- Dekkealder: Hovedsakelig mindre enn 5 år.
- Trafikkulykker, registrerte siste 4 år: 7. Herav 4 med alvorlig skade og 3 med lettere skade.



Figur 2: Trangt mellom jernbanen og Lønselva



Figur 3: Idyll langs vegen ved Lønsdal



Figur 4: Bru over Lønselva (Viskisbrua)



Figur 5: Kanalisert kryss ved Storjord

3.4 Prosjekt og prosjektmål

Avgrensning av planområde/prosjektet:

Planforslaget omfatter strekningen av E6 mellom Sjørelva og Borkamo. Detaljreguleringen må også omfatte nødvendige deponiområder, midlertidige rigg- og anleggsområder og tilstrekkelige arealer for trafikkavvikling i anleggsperioden. Endelig avgrensning og eventuell deling av planstrekningen gjøres i samarbeid med Saltdal kommune.

Samfunns mål: 0-visjonen. (null drepte og alvorlig skadde i trafikken)

Effektmål:

- Effektmål: Redusert reisetid og bedret forutsigbarhet for langdistansetransporter
- Redusert ulykkesrisiko
- Tilrettelagt for myke trafikanter
- Tilrettelagt for utfartsturisme
- Landskapskvaliteter ivaretatt
- Tilrettelagt for reindriftsnæringen
- Miljøhensyn ivaretatt
- Gunstige løsninger for turvegnett

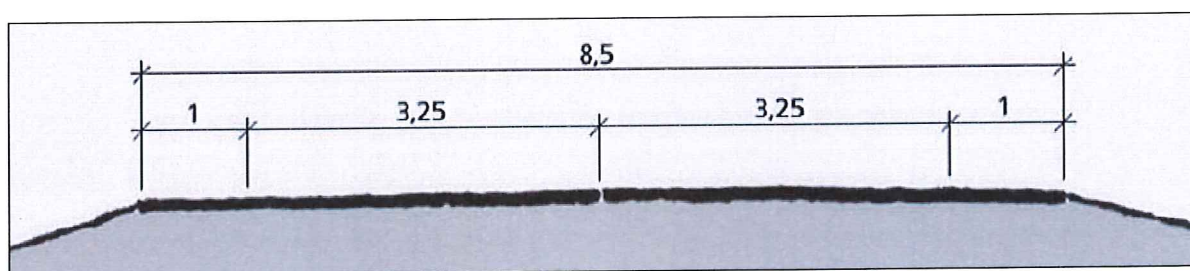
Resultatmål:

Ferdig vedtatt detaljregulering i løpet av mars 2015.

3.5 Valg av vegstandard

Parsellen planlegges etter dimensjoneringsklasse H2, det vil si hovedveg med årstdøgntrafikk (ÅDT) 0 – 4000 kjøretøy og fartsgrense 80 km/t. Vegen skal ikke planlegges med dårligere geometrisk standard enn tilstøtende parseller som i dag har skiltet hastighet på 90 km/t. Disse parsellene tilfredsstiller imidlertid ikke dagens krav til skiltet hastighet 90 km/t slik eldre krav tillot. Det tilstrebes å holde maksimal stigning 6 %. Valg av vegstandard danner grunnlaget for beregninger og analyser som gjøres i planen.

- Vegbredde 8,5 m. Kjørefeltbredde 3,25 m. Skulderbredde 1 m.
- Fartsgrense 80 km/t
- Minimum horisontalradius 350 m
- Minimum vertikalradius i høgbrekk 3 700 m
- Minste vertikalradius lavbrekk 1 900 m
- Dimensjonerende kjøretøy: ST (Semitrailer)
- Største tillatte stigningsgrad 8 %



Figur 6: Tverrprofil dimensjoneringsklasse H2, 8,5 m vegbredde (mål i m)

4 RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET

I dette kapitlet gis det en oversikt over relevante planer, retningslinjer etc. som inneholder arealpolitiske føringer som vil stå sentralt i utarbeidelsen av detaljreguleringen for E6 Sjørelva – Borkamo med deponier.

4.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Regjeringen forventer bl.a. at

- statlige, regionale og kommunale planprosesser som omhandler samferdsel samordnes, og at fylkeskommunene og kommunene har en aktiv rolle i statlig transportplanlegging.
- planleggingen unngår nedbygging av viktige naturtyper, friluftsområder, kulturlandskap og dyrka mark og inngrep i viktige kulturminner og kulturmiljø. Prosjekter med stor negativ konsekvens for naturmangfold bør i utgangspunktet ikke gjennomføres, og nye traséer bør der det er mulig legges utenfor biologisk viktige områder og truet natur.
- det tas hensyn til næringslivets transporter og at virksomheter som skaper tungtransport lokaliseres til områder med god tilgjengelighet til hovedvegnett, jernbane og havner.

I denne detaljreguleringen anses føringene for å unngå arealkonflikter å være spesielt viktige. Dette gjelder bla.a. naturtyper, friluftsområder, kulturminner, reindrift og dyrka mark.

Kommunen og andre inviteres til å spille en aktiv rolle i planleggingen.

Det skal tas hensyn til næringslivets behov for en trafikk sikker og forutsigbar veg med god framkommelighet.

4.2 Nasjonal transportplan

I forslag til Nasjonal transportplan er prosjektet tatt inn i perioden 2018 – 2023 med til sammen 610 mill. kr. 150 mill. kr av disse er annen finansiering (bompenger).

4.3 Planstatus for området

Kommuneplanens arealdel: I denne planen angis hovedtrekkene i arealdisponeringen og rammer og betingelser for hvilke nye tiltak og ny arealbruk som kan settes i verk, samt hvilke hensyn som må ivaretas ved disponering av arealene. Planen viser utbedring av E6 i dagens trasé, men omlegging ved Storjord.

Reguleringsplaner:

1. Reguleringsplan for Storjord, godkjent 22.05.2003.

Planen dekker hele Storjord-området. Traséen for E6 tar utgangspunkt i detaljplan E6 Sjørelva – Borkamo fra 1993 og viser omlagt E6 med ny bru over Junkerdalselva oppstrøms dagens bru.

2. Detaljregulering med konsekvensutredning for rv. 77 Tjernfjellet godkjent 26.02.2013.

Planen viser en omlegging av rv. 77 i tunnel gjennom Tjernfjellet. Det er også regulert inn nytt kryss med E6, og i denne forbindelse er også ca. 800 m av E6 regulert i denne planen.

3. Detaljplan for E6 Sjørelva – Borkamo (godkjent 1993)

Planen viser en utbedring av E6 etter dagens trasé. Ved Storjord viser planen omlegging av E6 oppstrøms dagens bru over Junkerdalselva.

4. Detaljregulering med konsekvensutredning for Tjernfjellranten hytteområde.

Planen omfatter et nytt hytteområde mellom Saltdal turistsenter og Tjernfjellet. Planprogram er fastsatt av kommunen, og reguleringsplanen er under utarbeidelse.

4.4 Andre rammer og føringer

Massedeponi:

Overskuddsmassene fra Tjernfjelltunnelen utgjør ca. 300 000 løse m³. Det tas sikte på å bruke disse massene til bygging av E6 i den grad det er behov for dette. E6-prosjektet kan neppe ta imot all massen fra Tjernfjellet, og i forbindelse med detaljreguleringen vil det derfor bli foreslått deponiområder for masser som ikke kan anvendes i vegbyggingen.

Sykkelløype:

Det er tatt initiativ til en sykkeløype fra polarsirkelen og nordover gjennom Saltdal. Mellom Sjørelva og Lønsdal er det mest aktuelt å følge E6. Det må vurderes om det er behov for egen tilrettelegging der sykkeløypa følger E6.

Jernbanen:

Jernbanens interesser i dette området er av nasjonal interesse. Det er derfor viktig med en tett dialog med jernbaneverket i planprosessen

5 UTREDNINGSTEMA OG PROBLEMSTILLINGER

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

- Nærmere undersøkelser før gjennomføring av planene
- Undersøkelser og tiltak med sikte på å klargjøre de faktiske virkninger av gjennomføringen

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

Terrengmessige forhold og nærhet til verneområder legger begrensninger på linjevalg. Prosjektet tar derfor utgangspunkt i de gamle hoved- og detaljplanene som ble godkjent først på 90-tallet og der vegen i hovedsak følger eksisterende veg. Enkelte mindre justeringer og lokale omlegginger av traséen kan likevel bli foreslått der dette anses hensiktsmessig.

Det er ikke aktuelt med alternativsvurderinger på prosjektet.

0 - Alternativet

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

Alternativet som representerer videreføring av dagens status kalles «0-alternativet». Her skal man altså vurdere konsekvensene av at planlagt tiltak ikke blir gjennomført.

5.2 Metode

Utredningen utføres med utgangspunkt i Forskrift for konsekvensutredning og Statens vegvesen [håndbok 140 "Konsekvensanalyser"](#).

Som utgangspunkt benyttes standard metode for konsekvensanalyse definert i Statens vegvesens håndbok 140. De aktuelle KU-tema utredes etter følgende struktur:

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

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

Tiltakets konsekvens: For hvert utredningstema sammenholdes områdets verdi og tiltakets omfang, jf «Konsekvensvifta» i håndbok 140.

Verdi Ingen verdi	Omfang		
	Liten	Middels	Stor
Stort positivt		Meget stor positiv konsekvens (++++)	
Middels positivt		Stor positiv konsekvens (+++)	
Lite positivt		Middels positiv konsekvens (++)	
Intet omfang		Liten positiv konsekvens (+)	
Lite negativt		Ubetydelig (0)	
Middels negativt		Liten negativ konsekvens (-)	
Stort negativt	Middels negativ konsekvens (- -)		
	Stor negativ konsekvens (- - -)		
		Meget stor negativ konsekvens (- - - -)	

Figur 7: Konsekvensvifta
(kilde: Statens Vegvesen. Håndbok 140)

Anleggsperioden skal også omtales.

5.3 Prissatte konsekvenser

Det utarbeides ikke konsekvensutredning på prissatte konsekvenser i og med at tiltaket gjelder ny veg med utgangspunkt i dagens trase (og tidligere godkjent linje i detaljplan). Det ikke skal utredes flere alternativer.

5.4 Ikke-prissatte konsekvenser

Ikke-prissatte konsekvenser er inndelt i fem fagtema:

- Nærmiljø og friluftsliv
- Naturmiljø
- Kulturminner og kulturmiljø
- Landskapsbilde
- Naturressurser

Samlet vurdering:

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

5.4.1 Nærmiljø og friluftsliv

Nærmiljø defineres som menneskers daglige livsmiljø. Friluftsliv defineres som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse.

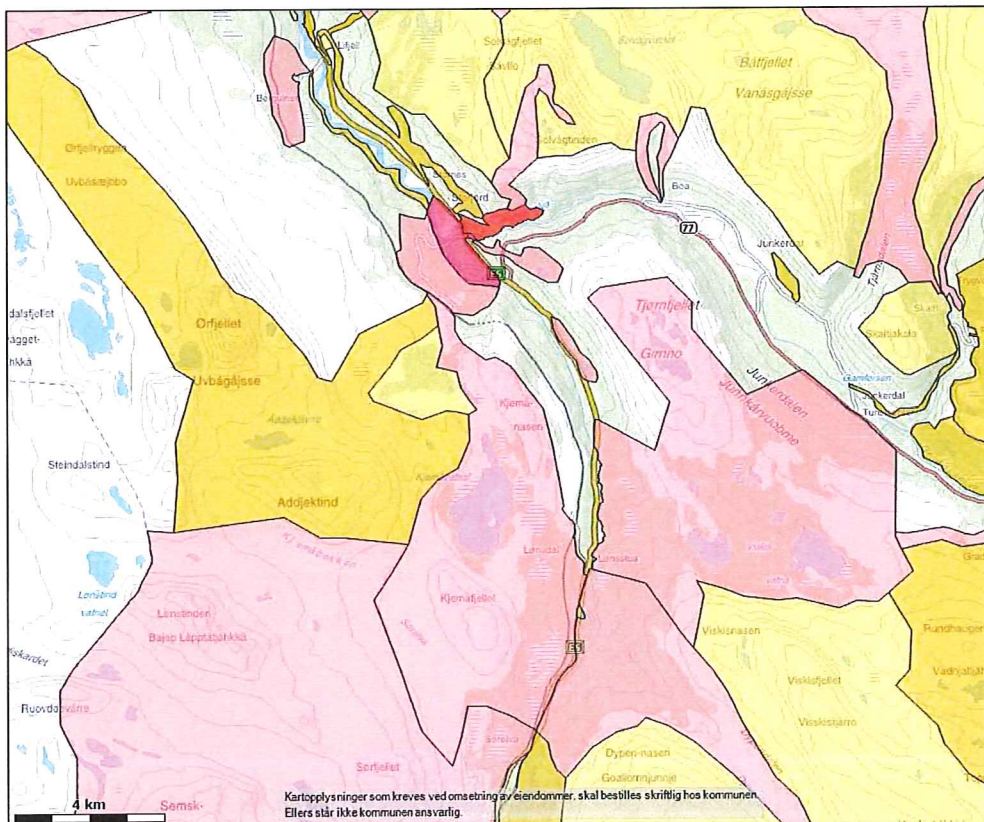
Begge disse definisjonene beskriver opphold og fysisk aktivitet i det daglige livsmiljøet og i omkringliggende naturområder.

Planområdet ligger stedvis inneklemt mellom verna områder og verna vassdrag.

Salten friluftsråds friluftskartlegging viser at det finnes mange viktige områder for tur og rekreasjon i planområdet. Ny E6 planlegges hovedsakelig med utgangspunkt i dagens veg, men det er viktig å sikre framtidig adkomst til turområdene.

Ved Storjord ligger det svært viktige turområder og her har Statskog bygget ut et nett av turstier. En god del av nettet er tilrettelagt for rullestolbrukere. Det er også en kultursti, og langs denne finnes en rekke severdigheter. Omlegging av E6 med ny bru over Junkerdalselva nedstrøms dagens bru medfører konsekvenser for dagens og planlagt stisystem som må omlegges eller endres. Under planleggingen vil det bli et nært samarbeid med kommunen og andre relevante myndigheter for på best mulig måte å ivareta friluftinteressene.

Det vurderes som usikkert om det er behov for konsekvensutredning av tema nærmiljø og friluftsliv. Anleggsperioden skal i tilfelle omtales, og mulige avbøtende eller kompensierende tiltak, samt behov for eventuelt behov for oppfølgende undersøkelser, skal foreslås. Uansett skal det redegjøres for temaet i planbeskrivelsen.

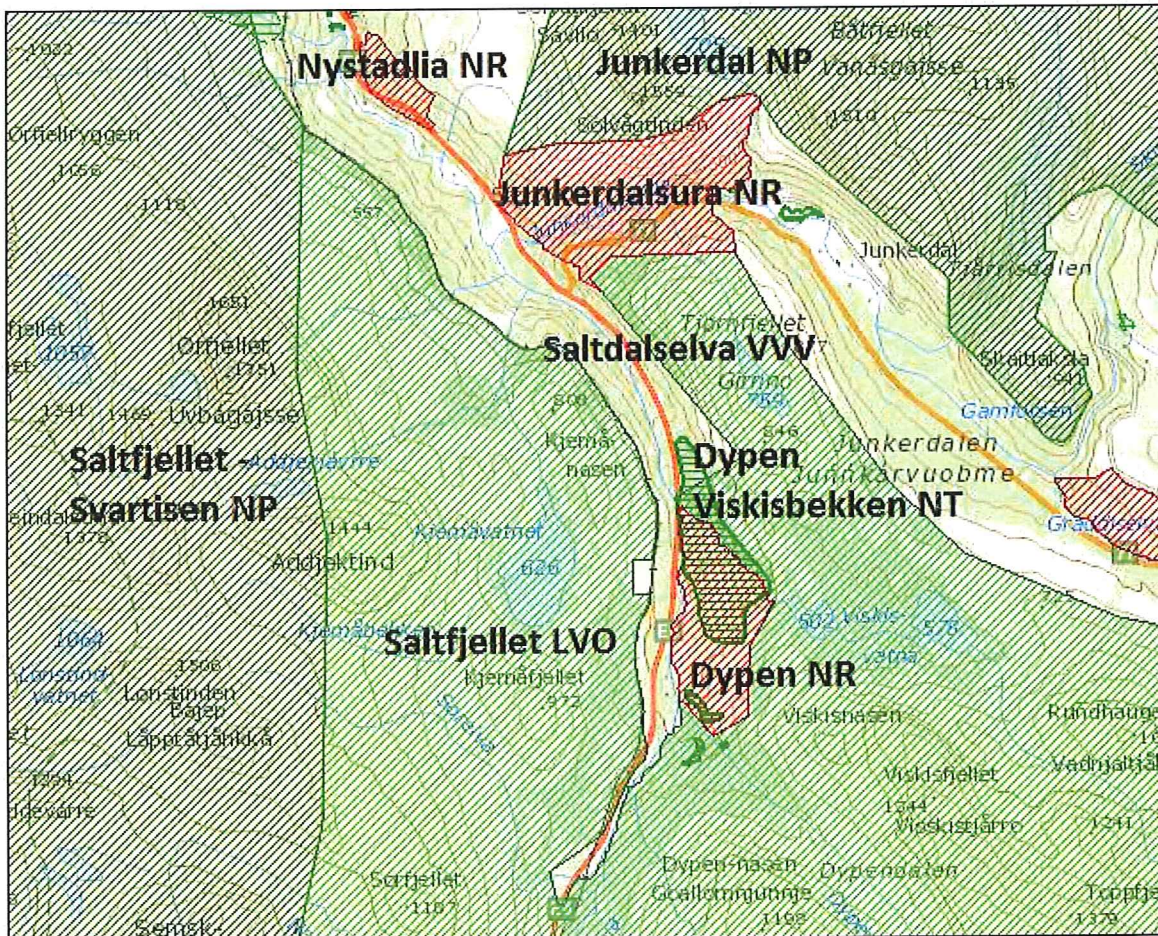


Figur 8: Salten friluftsråds friluftskartlegging.

5.4.2 Naturmiljø

Tema naturmiljø omhandler naturtyper, artsforekomster, viltområder og økologiske funksjonsområder, samt geologiske elementer.

Tiltaket gjelder ny veg med utgangspunkt i dagens trase (og tidligere godkjent linje i detaljplan). Ved Storjord planlegges omlegging av vegen nedstrøms dagens bru over Junkerdalselva. Virkninger på naturmiljø skal beskrives i henhold til de miljørettslige prinsippene §§ 8-12 i naturmangfoldloven.



Figur 9: Registrerte naturverdier i naturbasen (kilde: Miljødirektoratet). NP=nasjonalpark, LVO=landskapsvernområde, NT=naturtype, VVV=varig verna vassdrag

Eksisterende kunnskapsgrunnlag er vurdert som tilstrekkelig i forhold til vurdering av potensiale for skade på viktig naturmangfold. Tiltaket følger i all hovedsak eksisterende veg eller går nær denne. Naturtypedataene for Saltdal kommune er vurdert som middels gode, mens viltdataene er vurdert som gode av fylkesmannen i Nordland. Det er innhentet informasjon fra fylkesmannen om viltdata som ikke er offentlig tilgjengelig i naturbasen. For å sjekke ut naturmiljø ut over det som finnes i tilgjengelige databaser og kartløsninger, vil naturforvalter vil

befare det aktuelle tiltaksområdet med fokus på viktige naturverdier som rødlistede arter (karplanter) og naturtyper i traseens umiddelbare nærhet.

Traseen får to punkt som kommer svært nært eller er i berøring med registrerte verdier. Det ene er mellom Sjørelva og Lønsstua der vegen allerede i dag er murt opp i kanten av Lønselva som er verna vassdrag. Det vil bli innhentet flomdata/beregninger som kan belyse hvordan tiltaket kan påvirke de naturlige prosessene i vassdraget om omfanget av dette. Det andre er der E6 i dag krysser Lønselva nedenfor samløpet med Viskisbekken. Her går grensa for Saltfjellet landskapsvernområde helt ned mot dagens bru. Her vil fokus være at tiltaket ikke skal komme i berøring med verneområdet. Disse to punktene vil bli viet særlig oppmerksomhet i forhold til naturmiljø.

Areal for deponi av tunnelmasser fra ny rv. 77 Tjernfjellet er ikke avklart. Det vil trolig være behov for både midlertidig og varig deponi dersom det ikke blir funnet egnete og godkjente mottak for en stor del av disse massene. Et slikt deponiområde skal utredes nærmere med tanke på virkninger på naturmiljøet og inngå i utredningen for naturmiljø.

5.4.3 Kulturminner og kulturmiljø

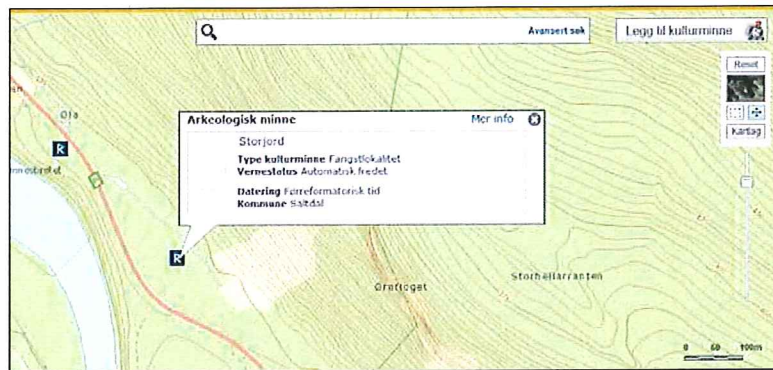
Temaet omfatter automatisk fredete kulturminner (kulturminner eldre enn 1537), nyere tids kulturminner og kulturmiljøer. Begrepene kulturminner og kulturmiljøer er definert i kulturminneloven. Kulturminner er definert som alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til.

Begrepet kulturmiljøer er definert som områder hvor kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng. Automatisk fredete kulturminner omfatter arkeologiske og faste kulturminner fra før 1537, samiske kulturminner eldre enn 100 år, og alle erklærte stående byggverk med opprinnelse fra før 1650, jr. lov om kulturminner § 4.

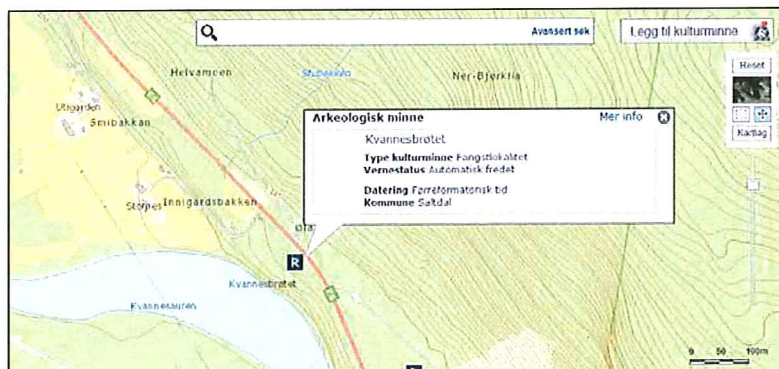
Like nord for Storjord planlegges E6 en mindre omlegging av E6 for å rette ut dagens veg som går i kurve. Her ligger det et automatisk fredet kulturminne i form av en fangstlokalitet bestående av et fangstgropsystem på tvers av vegen fra fjellet ned mot elva.

Ca. 300 m lenger nord ved Kvannesbrøtet finnes nok et automatisk fredet kulturminne, men det er usikkert om ny veg kommer i konflikt med dette.

Det vurderes som usikkert om det er behov for konsekvensutredning av tema kulturminner og kulturmiljø. Anleggsperioden skal i tilfelle omtales, og mulige avbøtende eller kompenserende tiltak, samt behov for eventuelt behov for oppfølgende undersøkelser, skal foreslås. Uansett skal det redegjøres for temaet i planbeskrivelsen.



Figur 10: kulturminne Storjord



Figur 11: Kulturminne Kvannesbrøtet

5.4.4 Landskapsbilde

Temaet landskapsbilde skal ta for seg de visuelle kvalitetene i omgivelsene og hvordan disse endres som følge av vegtiltaket. Temaet tar for seg både hvordan tiltaket er tilpasset landskapet sett fra omgivelsene, og hvordan landskapet oppleves fra vegen (reiseopplevelse).

Det planlagte tiltaket gjelder ny veg med utgangspunkt i dagens trase (og tidligere godkjent linje i detaljplan). Det ikke skal utredes flere alternativer. Ved Storjord planlegges omlegging av vegen nedstrøms dagens bru over Junkerdalselva.

Det vurderes som usikkert om det er behov for konsekvensutredning av tema landskapsbilde. Uansett skal det redegjøres for temaet i planbeskrivelsen.

5.4.5 Naturressurser

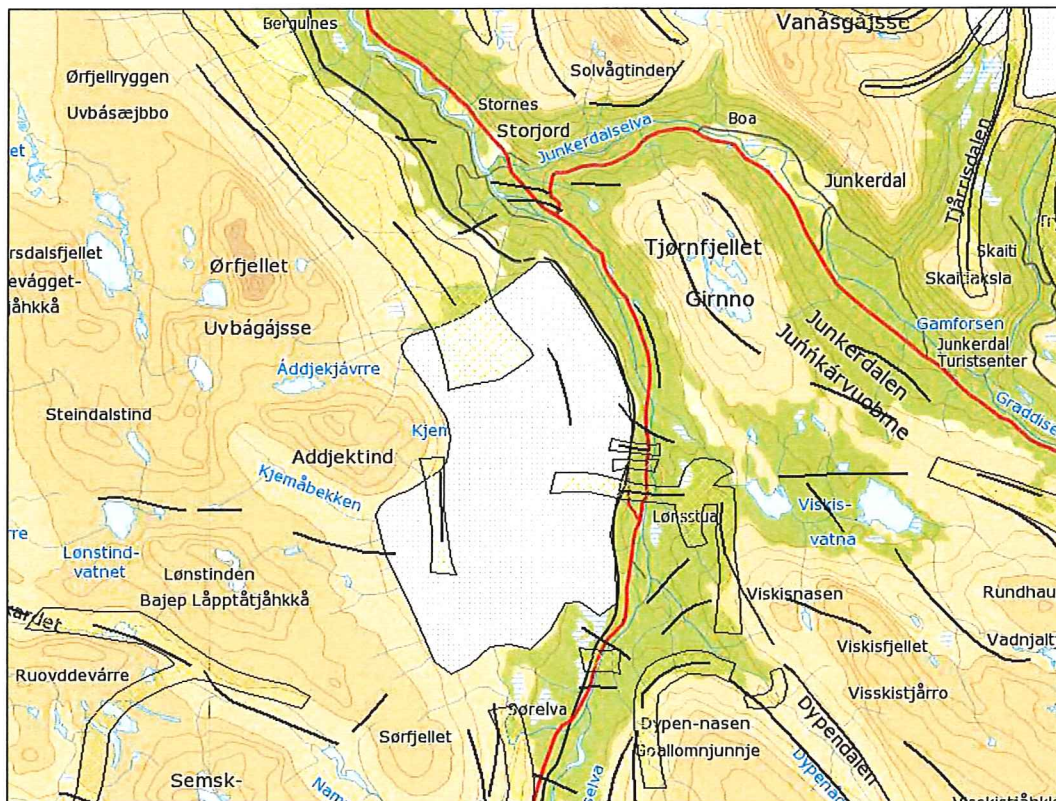
Naturressurser er ressurser fra jord, skog og andre utmarksarealer, fiskebestander i sjø og ferskvann, vilt (økonomisk utnyttelse), vannforekomster, berggrunn og mineraler. Temaet omhandler landbruk, fiske, havbruk, reindrift, vann, berggrunn og løsmasser som ressurser.

Prosjektet berører Saltfjellet og Balvatn reinbeitedistrikter. Størstedelen av strekningen går gjennom Saltfjellet reinbeitedistrikt som er Nordlands største i areal og virksomhet knyttet til reindrift.

Det framgår av reindriftens arealbrukskart at området er vinter- og vårbeiteområder. Videre vil planen berøre reindriftens flytt- og trekkleier leier mellom områdene øst og vest for E6.

Reindriftsforvaltningen har ønsket konsekvensutredning fordi tiltaket kan komme i konflikt med reindriftsinteressene i området.

Det anbefales derfor at tiltakets virkninger for reindriften konsekvensutredes. Virkningene i anleggsperioden skal også utredes.



Figur 12: Reinens trekk- og flyttleier.

Kilde: Reindriftsforvaltningens reindriftskart

5.5 Risiko og sårbarhetsanalyse

Risiko- og sårbarhetsanalyse gjøres som en del av reguleringsplanarbeidet.

5.6 Tema som skal behandles i planbeskrivelsen

I tillegg til de særskilte utredningstemaer som er beskrevet i kapittel 5.3 (prissatte konsekvenser) og 5.4 (ikke-prissatte konsekvenser) er det behov for en nærmere vurdering og beskrivelse av en rekke andre problemstillinger. Disse temaene vil ikke bli underlagt en konsekvensutredning, men drøftet og ivaretatt gjennom utarbeidelse av planbeskrivelsen. Aktuelle temaer er blant annet følgende:

- Trafikksikkerhet
- Vegtrafikkstøy
- Massehåndtering, deponiområder
- Midlertidige rigg- og deponiområder
- Avlastet veg og omklassifiseringer
- Trafikkavvikling i anleggsperioden
- Grunnforhold
- Grunnerverv og erstatninger

6 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

Planprosess:

Planforslaget fremmes som en detaljregulering med tilhørende konsekvensutredning for tiltaket. Forslag til planprogram skal redegjøre for hvilke forhold som vil bli utredet og belyst i planforslaget. Forslag til planprogram skal sendes på høring til berørte myndigheter og interesseorganisasjoner og legges ut til offentlig ettersyn. Dette gjøres samtidig som det varsles planoppstart. Frist for uttalelse til planprogram skal være minst 6 uker.

Saltdal kommune fastsetter planprogrammet for planarbeidet.

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

Seinere skal detaljregulering med konsekvensutredning legges ut til offentlig ettersyn med frist for uttalelse minimum i 6 uker. Planforslaget vedtas endelig av kommunestyret.

Medvirkning:

Planprogrammet og regelverket for konsekvensutredninger skal sikre at man i plansaker får en bred medvirkning i hele planprosessen. Gjennom høring av planprogrammet gis det anledning til å påvirke både hvilke spørsmål som er viktige og som bør utredes, og den videre saksgang hvor det endelige planforslaget med tilhørende konsekvensutredning skal behandles.

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

Statens vegvesen og planmyndighetene har som målsetting å gi god informasjon om planarbeidet, slik at alle parter har god innsikt i planprosessen og i foreslåtte løsninger og konsekvenser av disse.

Informasjon om prosjektet og aktuelle dokumenter legges fortløpende ut på vår nettside

www.vegvesen.no/vegprosjekter

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



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

vegvesen.no

Trygt fram sammen