Statens vegvesen

DETALJREGULERING MED K.U.

Vedtatt plan

Trond Aalstad

Prosjekt: E6 Sørelva - Borkamo

Parsell: Viskis - kryss rv. 77

Kommune: Saltdal

Region nord
Planid: 2013006
Juni 2015

Innhold

Sammendrag 4

1 Innledning 5

2 Hva er en detaljregulering 7

3 Bakgrunn for planforslaget 8

3.1 Planområdet 8

3.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for E6 Viskis – kryss rv. 77? 8

3.3 Målsettinger for planforslaget 9

3.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning 9

3.5 Rammer og premisser for planarbeidet 9

4 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet 11

4.1 Beliggenhet 11

4.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk 11

4.3 Trafikkforhold 11

4.4 Teknisk infrastruktur 11

4.5 Landskapsbilde/bybilde 11

4.6 Nærmiljø/friluftsliv 12

4.7 Naturmangfold 14

4.8 Kulturminner/-miljø 14

4.9 Naturressurser 15

4.10 Grunnforhold 15

5 Beskrivelse av forslag til detaljregulering 16

5.1 Planlagt arealbruk 16

5.2 Tekniske forutsetninger 16

5.3 Nærmere beskrivelse av planstrekningen 21

6 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger 25

6.1 Framkommelighet 25

6.2 Samfunnsmessige forhold 25

6.3 Avlastet veg og forslag til omklassifisering 25

6.4 Naboer 25

6.5 Byggegrenser 25

6.6 Gang- og sykkeltrafikk 25

6.7 Kollektivtrafikk 25

6.8 Geologi 26

6.9 Snøskred/Steinsprang 26

6.10 Drivsnø 26
6.11 Geoteknikk 27
6.12 Landskapsbilde 27
6.13 Nærmiljø/friluftsliv 28
6.14 Naturmangfold 29
6.15 Kulturminner/-miljø 30
6.16 Naturressurser 31
6.17 Støy og vibrasjoner 31
6.18 Massehåndtering 31
6.19 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse 31
7 Konsekvensutredning reindrift 34
7.1 Området 34
7.2 Anleggsfasen 35
7.2 1 Forslag fra Saltfjellet reinbeitedistrikt til avbøtende tiltak i anleggsfasen 35
7.2.2 Råd fra Norconsult AS vedr. avbøtende tiltak i anleggsfasen 35
7.2.3 Kommentarer fra Statens vegvesen 36
7.3 Driftsfasen 36
7.3.1 Forslag fra Saltfjellet reinbeitedistrikt til avbøtende tiltak i driftsfasen 36
7.3.2 Råd fra Norconsult AS vedr. avbøtende tiltak i driftsfasen 37
7.3.3 Kommentar fra Statens vegvesen 37
7.4 Verdi, omfang og konsekvens i anleggs- og driftsfasen for de 3 delområdene oppsummeres i rapporten slik: 38
8 Gjennomføring av forslag til plan 39
8.1 Framdrift og finansiering 39
8.2 Utbyggingsrekkefølge 39
8.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden 39
8.4 Riggområder og midlertidige anlegg 39
8.5 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)- og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen 39
9 Sammendrag av innspill 41
10 Vedlegg 43
10.1 Forslag til bestemmelser 43
10.2 Forslag til plankart 45

Sammendrag

Det blir med dette lagt fram forslag til detaljregulering med konsekvensutredning for den ca. 5,2 km lange strekningen av E6 mellom Viskis og kryss rv. 77 i Saltdal kommune.

Dagens veg tilfredsstiller ikke dagens krav til standard på grunn av smal veg, dårlig kurvatur og grøfteing. Planforslaget baserer seg på tidligere utarbeidet detaljplan og følger i hovedsak dagens vegkorridor med utbedringer av vegens horisontal- og vertikalkurvatur. Den foreslåtte utbedringen vil legge bedre framkommelighet, kjørekomfort og sikkerhet for trafikantene.

Planstrekningen er en av tre delstrekninger på den totalt ca. 20 km lange parsellen E6 Sørelva – Borkamo. Det er startet detaljregulering på hele denne strekningen. Årsaken til at E6 Viskis – kryss rv. 77 fremmes som egen plan har sammenheng med mulighetene for håndtering av inntil 400 000 m³ overskuddsmasser fra den vedtatte, framskyndede byggingen av rv. 77 Tjernfjelltunnelen. Massene planlegges brukt i aktiv vegbygging bl.a. for å minske stigningene, og til etablering av permanente deponier på egnede steder langs vegen. Områder som er foreslått regulert til midlertidige anleggs- og riggområder i anleggsfasen, foreslås brukt til permanent deponering av overskuddsmasser i driftsfasen.

Vi har vurdert at planforslaget kommer i konflikt med reindriftsinteressene i området, og at det er særlig anleggsfasen som medfører negative konsekvenser. Ekstern konsulent har utarbeidet en konsekvensutredning som omfatter det planlagte tiltakets konsekvenser for reindriften i både anleggs- og driftsfasen, samt forslag til avbøtende tiltak. Et utdrag fra utredningen er tatt inn i kapittel 7. Her framgår også Statens vegvesens kommentarer til de foreslåtte avbøtende tiltak fra reindriften. Det skal utarbeides en avtale mellom reindriften og Statens vegvesen som regulerer forholdet mellom partene. Avtalen skal være på plass før anleggsstart, og omfatte forhold både i anleggsfasen og et par år inn i driftsfasen.

I forslag til Nasjonal Transportplan (NTP) for perioden 2018 – 2023 er det foreslått 610 mill. kr. til prosjektet E6 Sørelva – Borkamo. Disse fordeler seg med 460 mill. kr i statlige midler og 150 mill. kr. i bompenger.

Planstrekningen (uthevet rød farge) i forhold til strekningen E6 Sørelva – Borkamo og rv. 77 med planlagt tunnel gjennom Tjernfjellet.

1 Innledning

Forslag til detaljregulering med konsekvensutredning for E6 Viskis – kryss rv. 77 er utarbeidet av Statens vegvesen i samarbeid med Saltdal kommune, og med hjemmel i Plan og bygningslovens §§ 3-7 og 4-1. Statens vegvesen er ansvarlig for saksbehandlingen fram til oversendelse til politisk vedtak i kommunen.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for en utbedring av den ca. 5,2 km lange vegstrekningen som har dårlig bæreevne og kurvatur. Planforslaget forutsetter betydelige tilførsler av masser for å sikre akseptable stigninger. Masseunderskuddet og nærheten til den planlagte Tjernfjelltunnelen på rv. 77, er gunstig med tanke på å kunne nyttiggjøre seg overskuddsmassene fra tunnelen til bygging av E6.

Planstrekningen er en av flere delstrekninger på den ca. 20 km lange parsellen av E6 mellom Sørelva og Borkamo som mangler utbedring, og som for tiden er under detaljregulering.

Det planlagte tiltaket er vurdert opp etter §§ 3 og 4 i Forskrift om konsekvensutredninger, og funnet å komme inn under forskriftens § 4 c) som omhandler:

«… kan komme i konflikt med utøvelsen av samiske utmarksnæringer, eller er lokalisert i reindriftens særverdiområder eller minimumsbeiter og kan komme i konflikt med reindriftsinteresser, eller på annen måte kan komme i konflikt med reindriftens arealbehov»

Planforslaget er utarbeidet på bakgrunn av planprogram for E6 Sørelva – Borkamo, fastsatt av Saltdal kommune 24.06.2014.

Oppstart av detaljregulering og utlegging av planprogram til høring og offentlig ettersyn for hele strekningen Sørelva – Borkamo ble i henhold til Plan- og bygningslovens § 12-8 annonsert i Avisa Nordland og Saltenposten den 19.02.2014. Varsel om oppstart av reguleringsplanlegging for strekningen E6 Sørelva - Borkamo ble sendt ut til offentlige instanser samt grunneiere og andre berørte.

Planforslaget ble sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i tiden 12.01. – 24.02.2015 på følgende steder:

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

Utlegging til offentlig ettersyn ble kunngjort i Avisa Nordland og Saltenposten. Høringsinstanser, grunneiere og rettighetshavere fikk skriftlig melding om dette.

Planforslaget for E6 Viskis – kryss rv. 77 består nå av følgende deler:

- ✓ Forslag til detaljregulering med konsekvensutredning, datert mai 2015. Hefte i A4 format med planbeskrivelse, forslag til reguleringsbestemmelser og reguleringskart R01 – R07, datert 29.04.2015

- ✓ Merknadshefte datert mai 2015. Hefte i A4 format med oppsummering og saksbehandling av innkomne merknader fra perioden med høring og offentlig ettersyn.

- ✓ Tegningshefte datert april 2015. Hefte i A3-format med oversiktstegning, normalprofil, plan- og profiltegninger (C-tegninger) og rigg/marksikringsplan.

Kontaktperson i Saltdal kommune: Frode Tjønn, tlf. 756 82027.
e-post: frode.tjoenn@saltdal.kommune.no

Kontaktperson i Statens vegvesen: Roar Andersen, tlf. 755 52795.
e-post: roar.andersen@vegvesen.no

Kommunens endelige vedtak kan påklages til Miljøverndepartementet i hht. Plan- og bygningslovens § 12-12. Avgjørelsesretten i klagesaker er delegert til Fylkesmannen. Eventuell klage stiles til Fylkesmannen og sendes til kommunen.

Prosjektavdelingen v/ Arild Hegreberg er prosjekteier.

Prosjektgruppa for utarbeidelse av planforslaget er sammensatt slik:

Navn	**Prosjektrolle**
Eirik Åsbakk/Arild Madsen	Vegplanlegging
Trond Aalstad	Naturmiljø, nærmiljø og friluftsliv
Ingrid Kokkonen/Ana Kastratovic	Landskapsarkitektur
Daniel Günther	Ingeniørgeologi, drivsnø, skred
Arild Sleipnes/Ida Bohlin	Geoteknikk
Per Otto Aursand	Vegteknologi
Eli Egge/Kyrre Rystad	Grunnerverv og erstatninger. Reindrift.
Roar Andersen	Planleggingsledelse

2 Hva er en detaljregulering

En detaljregulering er et detaljert plankart med planbestemmelser og planbeskrivelse. Planen kan inneholde ett eller flere hoved- og/eller underformål. Formålene kan beskrives hver for seg eller i kombinasjon. Reguleringskart og planbestemmelser er juridisk bindende. I tillegg inneholder planen en planbeskrivelse.

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

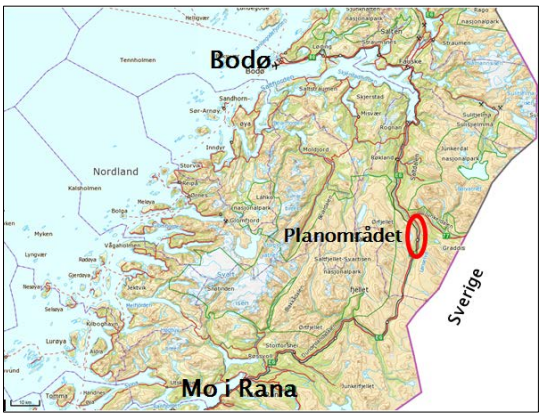
Vedtatt detaljreguleringsplan er formelt grunnlag for erverv av grunn og rettigheter. Detaljreguleringen er gyldig grunnlaget for ekspropriasjon i 10 år etter kommunalt planvedtak

Etter Plan- og bygningsloven skal det utarbeides konsekvensutredning for planer som kan ha vesentlige virkninger for miljø, naturressurser eller samfunn.

3 Bakgrunn for planforslaget

3.1 Planområdet

Planområdet ligger i søndre del (øvre del) av Saltdal kommune. Detaljreguleringen omfatter en ca. 5,2 km lang strekning av E6 mellom Viskis og kryss rv. 77.



Oversikt planområde

Planområdet med planstrekningen (rød uthevet farge) mellom Viskis og kryss rv. 77

3.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for E6 Viskis – kryss rv. 77?

Planstrekningen preges av dårlig kurvatur, bæreevne og manglede grøfter. Vegen er smal, og mangler midtlinje (gulstripe), og har for stor stigning (over 8 %).

Etter at E6 over Saltfjellet og E6 gjennom Saltdalen ble utbedret først på 90-tallet, ble den ca. 20 km lange strekningen av E6 mellom Sørelva og Borkamo stående urørt igjen på grunn av manglende finansiering.

Detaljregulering av hele strekningen av E6 mellom Sørelva og Borkamo er startet opp og skal fullføres. På grunn av framskyndet byggestart på rv. 77 Tjernfjellet, er det imidlertid valgt å prioritere detaljreguleringen av delstrekningen E6 Viskis – kryss rv. 77. Årsaken er at det er

på er denne strekningen at overskuddsmassene fra Tjernfjelltunnelen kan komme til nytte i vegbyggingen. I tillegg er det gode muligheter til permanent deponering av masser inntil ny E6.

Prosjektet tar utgangspunkt i den gamle vedtatte detaljplanen fra 90-tallet, men enkelte justeringer av traséen blir nødvendig. Eksisterende veg skal i hovedsak følges.

3.3 Målsettinger for planforslaget

Planforslaget omfatter strekningen av E6 mellom Viskis og kryss rv. 77. Detaljreguleringen omfatter i tillegg til selve vegen også nødvendige deponiområder, midlertidige rigg- og anleggsområder og tilstrekkelige arealer for trafikkavvikling i anleggsperioden.

Effektmål

- Redusert reisetid
- Bedret geometrisk standard
- Redusert ulykkesrisiko
- Landskapskvaliteter ivaretatt
- Tilrettelagt for reindriftsnæringen
- Miljøhensyn ivaretatt

3.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Det planlagte tiltaket er vurdert opp etter §§ 3 og 4 i Forskrift om konsekvensutredninger, og funnet å komme inn under forskriftens § 4 c) som omhandler:

«kan komme i konflikt med utøvelsen av samiske utmarksnæringer, eller er lokalisert i reindriftens særverdiområder eller minimumsbeiter og kan komme i konflikt med reindriftsinteresser, eller på annen måte kan komme i konflikt med reindriftens arealbehov»

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

Planprogrammet ble fastsatt av Saltdal kommune 24.06.2014.

Konsekvensutredningen omfatter hele den ca. 20 km lange strekningen av E6 mellom Sørelva og Borkamo, og finnes i egen rapport som vedlegg til planforslaget.

3.5 Rammer og premisser for planarbeidet

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging vedr. samferdsel og infrastruktur

I hht. Plan- og bygningsloven blir det hvert fjerde år utarbeidet nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging. De første forventningene kom i 2011, og spenner over områdene klima og naturmangfold til trafikk, næringsutvikling og oppvekstvilkår.

Forventningen er ikke bestemmende, men retningsgivende og skal legges til grunn ved utarbeidelse av planer i kommuner og fylker.

Regjeringen forventer bl.a. at:
«planleggingen bidrar til å unngå 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 traseer bør der det er mulig legges utenfor biologisk viktige områder og truet natur.»

Planforslaget er av en slik art og har en slik beliggenhet at det ikke skapes noen større konflikter i forhold til de nevnte forventninger.

Nasjonal transportplan

I Handlingsprogram 2014 – 2017 (2023) står det følgende:

«I Nordland gjennomføres utbygging av E6 på strekningen Sørelva – Borkamo. Prioriteringene er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompenge-finansiering. I tillegg prioriteres omlegging av rv. 77 med bygging av tunnel gjennom Tjernfjellet i Nordland. Tunnelen vil erstatte dagens veg som har svært dårlig standard og er en flaskehals for tungtrafikken. For å få god utnyttelse av overskuddsmasser bør prosjektet bygges samtidig med E6 Sørelva – Borkamo.»

For perioden 2018 – 2023 er det oppført til sammen 615 mill. kr. Disse fordeler seg på 461 mill. kr i statlige midler og 154 mill. kr. i annen finansiering (bompenger).

Rv. 77 Tjernfjellet er i samme periode oppført med i alt 460 mill. kr, som fordeler seg på 410 mill. kr. i statlige midler og 50 mill. kr i annen finansiering. I september 2014 ble det imidlertid klart at Tjernfjellet som flaskehals har fått tildelt 50 mill. kr til oppstart bygging i 2015. Regjeringen har fordelt pengene som skal kompensere for økt arbeidsgiveravgift i Nord-Norge.

Planstatus for området

- Kommuneplanens arealdel. Viser utbedring av E6 etter dagens trasé.
- Detaljregulering med konsekvensutredning for rv. 77 Tjernfjellet. Vedtatt 26.02.2013. Grenser inntil denne planen, ingen konflikter.
- Detaljplan for E6 Sørelva – Borkamo. Godkjent 1993. Planen viser en utbedring etter dagens vegtrasé. Det er også ervervet grunn til denne utbedringen.

Andre rammer og føringer

Overskuddsmassene fra prosjektet rv. 77 Tjernfjelltunnelen omfatter inntil 400 000 m³ steinmasser som det må finnes deponeringsmuligheter for i nærheten. Naboprosjektet E6 Viskis – kryss rv. 77 har masseunderskudd, og det er derfor ønskelig å se disse prosjektene i sammenheng for å kunne bruke massene til samfunnsnyttig formål som vegbygging.

4 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

4.1 Beliggenhet

Planområdet ligger i Lønsdal mellom Viskis og krysset med rv. 77 i Saltdal kommune. Vegstrekningen som er på ca. 5,2 km, er en del av nedstigningen fra Saltfjellet mot nord. Rv.77 som går østover til Sverige går opp gjennom nabodalen Junkerdal.

Planområdet er en del av nedslagsfeltet til det varig vernede Saltdalsvassdraget og i nærheten av flere verna områder. Vegprosjektet vil ikke berøre de verna områdene, men nærheten til disse verneområdene indikerer at vi er på et vakkert og spesielt sted.

4.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk

Det finnes ingen bebyggelse eller jordbruk langs eller i nærheten av vegen. Områdene på begge sider av vegen brukes som beiteland for rein, hovedsakelig om vinteren.

4.3 Trafikkforhold

Årsdøgntrafikken er i dag på 1075 kjøretøy. Vegbredden er mindre enn 6,5 m. Strekningen mangler malt midtlinje (gulstripe). Fartsgrensen er 80 km/t. Dekkealderen er mindre enn 5 år. Der er ingen politirapporterte trafikkulykker de siste 4 år.

4.4 Teknisk infrastruktur

Ved Innervatnet går det en skogsveg fra E6 mot øst. Ved denne vegen ligger det en mindre rasteplass et par hundre meter fra E6.

Det går en høyspentledning i luftspenn på østsiden av elva gjennom hele Lønsdalen fram til Innervatnet. Der krysser ledningen over til vestsiden av E6 og går på det smale beltet mellom vegen og elva. På vestsiden av E6, visa vis Innervatnet, ligger en trafobygning.

4.5 Landskapsbilde/bybilde

Prosjektområdet ligger i landskapsregion 33 «Innlandsbygdene i Nordland» (NIJOS-rapport 10/2005). Landskapets hovedform er knyttet til dalføret med elv i dalbunnen. Veien klamrer seg fast i åssiden, omkranset av topper på 800-1500 meter. Parsellen på drøye 5 km er en slags overgangsstrekning mellom Saltfjellet/Lønsdal og Saltdal.

Akkurat på denne strekningen er det ingen bebyggelse og man kan ikke se elva som følger parallelt langs veien. Elva er dypt nede i dalen, stedvis bak mindre åsrygger. Likevel er vann et viktig element på denne strekningen fordi det ligger to idylliske vann nær veien. Disse er en berikelse for den reisende, enten man bare passerer eller velger å ta en stopp. Urer og skredbaner er vanlig pga de bratte dalsidene.

Innervatnet. Foto: Ingrid Kokkonen, Statens vegvesen

Typisk landskap med myr, spredte furu- og løvtrær. Foto: Ingrid Kokkonen, Statens vegvesen

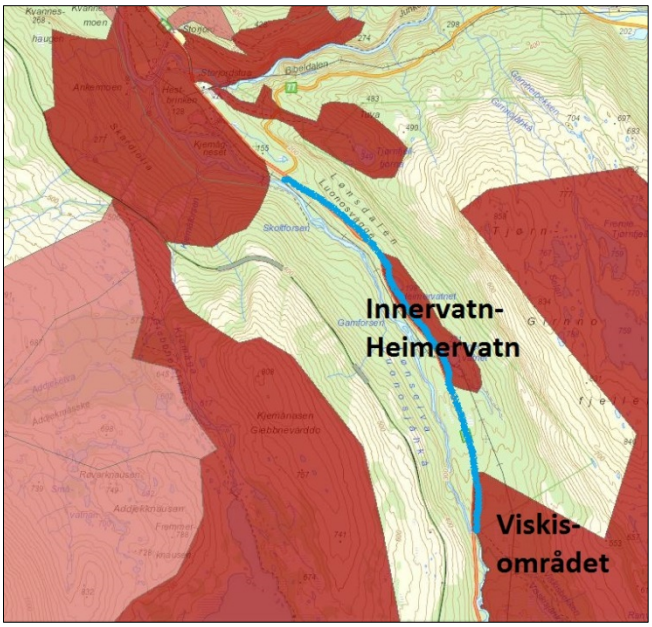
Tidvis bratte lier, med steinurer, lyng og skog. Foto: Ingrid Kokkonen, Statens vegvesen

Vegetasjonen preges av skog, myrer, berg i dagen med lav, mose og lyng. Skogen er dominert av furu og bjørk, men også med innslag av rogn, selje, or og osp. Trærne står nokså spredt og vegetasjonen på skogbunnen er lavtvoksende. Det gjør det lett å ferdes i terrenget og det er lyst og innbydende også som utsikt fra bil.

4.6 Nærmiljø/friluftsliv

Tema nærmiljø er ikke relevant, da det ikke er bebyggelse i eller ved denne planstrekningen. I følge *kartfestede friluftslivområder* i naturbase.no er det innenfor denne planen avmerket

to områder som er registrert under områdetypen *utfartsområde*. Områdene rundt planområdet er også mye brukt til friluftsliv, spesielt Saltfjellet landskapsvernområde.



Friluftskartlegging i Nordland. Mørkere farge angir viktigere friluftsområde.
Kart fra naturbase.no

Innervatn – Heimervatn: Vurdert å ha svært viktig verdi. Her er tilrettelagte fiskevann med bord/benker og parkeringsplasser. Innervatnet er tilrettelagt for bevegelseshemmede, men er dårlig vedlikeholdt. Ved Innervatnet er det også en Statskoghytte. Området brukes i undervisningssammenheng.

Idyll ved Innervatnet. Foto: Trond Aalstad, Statens vegvesen

Viskisområdet: Vurdert å ha svært viktig verdi og være lett tilgjengelig. Det er merket turløyper til Graddis, Øverkøymo og Junkerdal turistsenter. Området benyttes både sommer/vinter. Parkering ved Viskisbrua, Lønsdal og Junkerdal turistsenter og Øverkøymo.

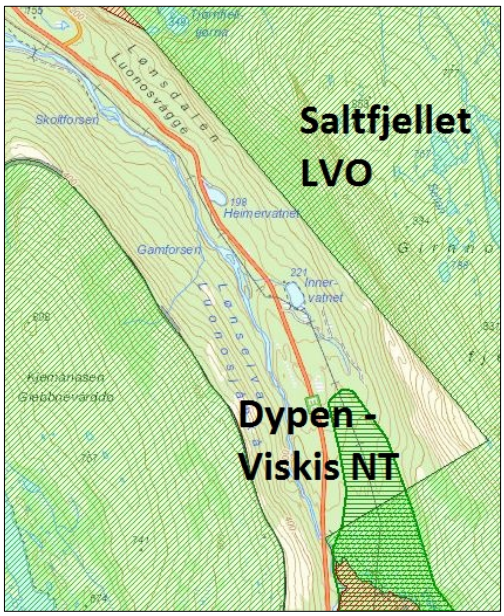
4.7 Naturmangfold

Berggrunnen er ensartet på hele strekningen med granittisk gneis i et bredt belte på begge sider av vegen. Dette er sur bergart som i utgangspunktet gir grunnlag for triviell flora. Dette blir forsterket ved at det er mye bart fjell eller tynne moreneavsetninger langs vegen. Lengst nord mot krysset til rv. 77 og Tjernfjellet er det noe tykkere morene, samt breelvavsetning. Hele området ligger over marin grense.

Det er registrert en naturtypelokalitet nær planområdet. Det er Dypen – Viskisbekken som er naturtype med gammel barskog med svært viktig verdi. Det er for øvrig ikke registrert noen lokaliteter med særpreget vegetasjon (prioriterte naturtyper), rikt artsmangfold eller sjeldne/truede arter i planområdet. Det er i all hovedsak bærlyngvegetasjon med noe lavfuruskog på de skrinneste ryggene. Vanlig forekommende arter er blåbær, blokkebær, krekling, tyttebær, småengkall og stormarimjelle. Det er noe myr langs vegen, særlig på vegens østside. Dett er fattige til intermediære myrer med dominans av torvmoser, torvmyrull, bjønnskjegg, molte, flaskestarr, sveltstarr, dvergbjørk og myrhatt.

Det er heller ikke registrert viktige viltområder, som habitat eller trekkveger som kan bli berørt av tiltaket. Det går en trekkveg for elg ved Kjemågneset, rett nord for planområdet.

Saltfjellet landskapsvernområde går ned til Viskis bru, men denne detaljreguleringen omfatter ikke området ved brua. Lønselva er del av vernet vassdrag.



Verneområder i nærhet til planområdet.
Kart fra naturbase.no

4.8 Kulturminner/-miljø

Området er befart av Sametinget og Nordland fylkeskommune. Det ligger ingen kjente kulturminner og/eller kulturmiljø i planområdet.

4.9 Naturressurser

Det drives ikke jordbruk i området. Ved- og tømmerproduksjon forekommer i mindre grad. Området brukes aktivt av reindriften.

4.10 Grunnforhold

Den dominerende bergarten langs de planlagte bergskjæringene er fin- til middelskornet granittisk gneis.

Området veksler mellom bart fjell, tynt løsmassedekke, myr og tynt morenedekke.

5 Beskrivelse av forslag til detaljregulering

5.1 Planlagt arealbruk

Reguleringsformål og løsninger

Det reguleres til vegformål og LNFR-områder, samt midlertidige anleggsområder. Vegformålet vil bli en del bredere enn i dag pga store fyllinger og skjæringer. Deponier langs vegen skal revegeteres og tilbakeføres til LNFR etter istandsetting. I tillegg legges det inn hensynssoner for høyspent luftspenn og flyttlei for rein. Det er med andre ord ingen vesentlig endring av arealbruken.

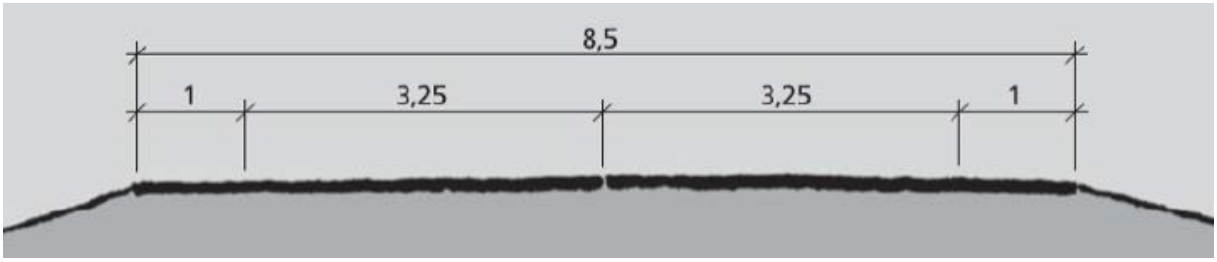
5.2 Tekniske forutsetninger

Kjøreveger

Årsdøgntrafikken (ÅDT) er i dag på 1075 kjøretøy. Etter forventet trafikkvekst vil ÅDT i 2035 og 2050 bli henholdsvis 1160 og 1240 kjøretøy.

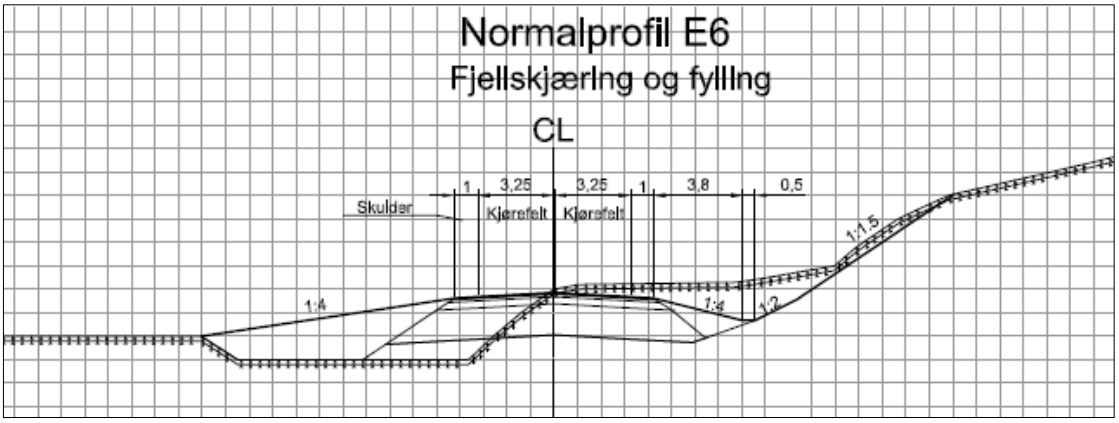
Parsellen planlegges etter dimensjoneringsklasse H3, det vil si hovedveg med ÅDT < 4000 kjøretøy og fartsgrense 90 km/t.

- Vegbredde 8,5 m. Kjørefeltbredde 3,25 m. Skulderbredde 1 m.
- Fartsgrense 90 km/t
- Minimum horisontalradius 350 m
- Minimum vertikalradius i høybrekk 6 400 m
- Minste vertikalradius lavbrekk 2 600 m
- Dimensjonerende kjøretøy: ST (Semitrailer)
- Største stigningsgrad 6 %



Tverrprofil dimensjoneringsklasse H3, 8,5 m vegbredde (mål i m)

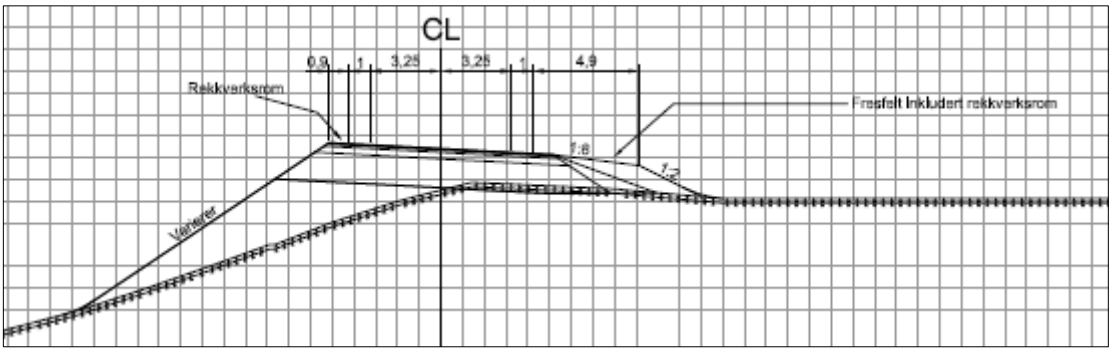
Tverrprofil



Tverrprofil (normalprofil) veg

Tverrprofil fresfelt

Vegen er planlagt løftet ca. 1 m forbi Heimervatnet, og dette er gunstig mot drivsnø som kan være et problem i dag. Som et ekstra tiltak mot drivsnø planlegges også et såkalt fresfelt med bredde ca. 4 m for ytterligere å forbedre situasjonen. Det fungerer som en forsinkelse ved at skavlen bygger seg opp lenger unna vegen, og dermed tar det lenger tid før vegen fyker igjen.



Tverrprofil fresfelt

Dimensjonering av overbygning

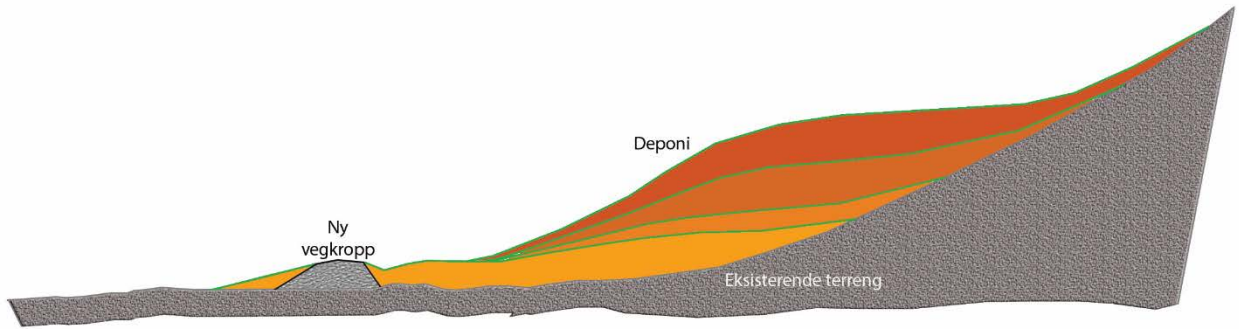
Det er utarbeidet et eget notat som gjelder hele strekningen av E6 mellom Sørelva og Borkamo. Notatet omtaler dimensjonering, gjenbruk av eksisterende vegfundament, gjenbruk av asfalt og brukbarhet av bergmasser i linja.

Notatet finnes som vedlegg til planforslaget.

Deponier

Deponiene i planen er ikke konkret avgrenset, og overgangen mellom vegkropp og deponi er noe flytende. Dette gjelder særlig der vegen er hevet og sideterrenget også heves i form av bakkeplanering for å motvirke at vegen fremstår som en demning i landskapet. Andre deponi

er mer selvstendig (avmerket i rigg- og marksikringsplan, se tegningshefte) og disse innehar en større fleksibilitet i forhold til utnyttelse og bruk. Dette er naturlig avgrensede forsenkninger i terrenget og her kan det vurderes nærmere hvor mye som skal deponeres og om alle innregulerte deponi er nødvendig å anvende. Generelt vil det være bedre å legge massene i tykkere lag inn mot åssidene enn å legge tynt utover. Legger man tynt utover får man deponert lite i forhold til det arealet man har berørt og må istandsette. Dette er et storskala landskap som kan tåle store elementer som et flere meter høyt deponi. Selvsagt skal det formes, tilpasses og revegeteres, men det vil aldri konkurrere med omkringliggende åser og fjell i størrelse.



Prinsipp for utforming av deponi: Massene legges inn mot terreng for et mer dynamisk uttrykk. Høyde og utforming kan variere sidelengs og mellom deponiene. Dette for å skape en naturtro variasjon i landskapet og en fleksibilitet i kapasitet. Illustrasjon: Ingrid Kokkonen, Statens vegvesen

Usikkerheten i forhold til hvor store masser som skal deponeres og anleggets tidsperspektiv, er utfordrende. Det er derfor regulert inn rikelig med areal for å ta høyde for ulike scenarioer. Det forutsettes imidlertid at man er nøktern i bruken av areal til rigg, anlegg og deponi. Det skal ikke gjøres flere eller større inngrep i naturen enn nødvendig og det arealet som tas i bruk forventes rasjonelt og godt anvendt.

Deponiet ved avkjørselen til Innervatnet er et midlertidig deponi som kanskje bør forbeholdes vekstmasser.

Istandsetting og revegetering

På de deler av strekningen som det egner seg å ranke opp vekstmasser utenfor skjæringstopp/fyllingsfot, bør dette gjøres. Strekningen er så sidebratt at langsgående toppjordsdeponier ikke egner seg alle steder. Opprankede vekstmasser i foten av bratte fyllinger, vil bli veldig vanskelig å få tak i og andre steder må man unngå vann og bekker. De stedene som trolig vil fungere best til å ranke vekstmasser er avmerket i rigg og marksikringsplanen. Der det ikke egner seg å legge vekstmassene i umiddelbar nærhet, må massene graves av og kjøres til egne, egnede deponi, hvorfra man siden kan hente dem ut igjen. Det vil bli utfordrende å få kabalen med ulike masser til å gå opp i forhold til utbyggingsrekkefølge og kostnadseffektiv massetransport.

Uttrauede torvmasser kan være en ressurs som underlag (iblandet finstoffer fra tunnelstein) før toppmasser legges tilbake. Disse massene må altså også tas vare på i egne deponi. Det samme gjelder rester av trær, greiner og oppfliste røtter.

Revegeteringen av denne strekningen, som ligger langt mot nord og høyt til fjells, der jordsmonnet er skrint og vekstsesongen kort, vil bli meget utfordrende. Det er også meget store arealer som skal revegeteres, pga det sidebratte terrenget som vil skape store fyllinger og flere store langsgående deponi. Fyllingene og deponiene som er laget av sprengstein, vil trolig drenere godt og gi ekstra utfordringer i forhold til uttørking av topplaget. I tillegg får vi store flater å revegetere over der vi har skjæringer som legges ned. Det er derfor veldig viktig at man er nøye med å ta til siden alt av verdifulle masser (toppjord, humus, torv etc) før man begynner å deponere stein.

Det er lagt vekt på å bevare noe vegetasjon inn mot vegen og spesielt rundt vannene. Dette er både gjort ved å begrense inngrepsgrensen (reguleringsgrensen) og ved å markere områder for vegetasjonsbevaring. Dette vil skjerme viktige rekreasjonsområder og visuelle kvaliteter samtidig som at strekningen ikke vil fremstå unødig naken og monoton både i anleggsfasen og de første tiårene etter ferdigstilt anlegg.

En god plan/strategi for massehåndtering og en særlig omtanke og fokus på dette tema vil være krevende, men er en avgjørende suksessfaktor for at revegeteringen skal lykkes så godt som mulig. Dette har meget stor konsekvens for hele prosjektets endelige uttrykk etter endt anleggsperiode og mange år inn i driftsfasen.

Konstruksjoner

Det finnes ingen konstruksjoner (bruer, kulverter og underganger) på planstrekningen.

Stopplommer/havarilommer

På veger utenfor bebygd strøk skal det ikke legges til rette for parkering på vegen. I stedet anlegges det lommer for kortere stans eller nødstopp. I hht. vegnormalene bør det bygges stopplommer på hver side av vegen, ca. for hver 5. km.

Avkjørsler

Kommunen har kommet med forslag til driftsavkjørsler for skogbruket. Forslagene er gjennomgått sammen med kommunen i eget møte. Det er foreslått avkjørsler på følgende steder:

- Profil nr. 8 910 venstre side. Driftsavkjørsel
- Profil nr. 9 535 venstre side. Driftsavkjørsel
- Profil nr. 10 420 høyre side. Driftsavkjørsel og avkjørsel til Innervatnet. Dimensjoneres for tømmerbil.
- Profil nr. 10 540 venstre side. Avkjørsel til teknisk bygg Telenor AS.
- Profil nr. 11 000 venstre side. Driftsavkjørsel.
- Profil nr. 11 035 høyre side. Driftsavkjørsel
- Profil nr. 11800 høyre side. Driftsavkjørsel og avkjørsel til parkering ved Heimervatnet. Dimensjoneres for tømmerbil.

Drenering

Det legges opp til åpen drenering med sidegrøfter.

Geologi

Den dominerende bergarten langs de planlagte bergskjæringene er fin- til middelskornet granittisk gneis.

Det er observert 4 sprekkesett langs strekningen, men der kun 3 er representert per lokalitet. Hoved oppsprekkingen er langs 2 sprekkesett, det ene følger foliasjonen som er orientert N–S med et steilt fall mot Ø og det andre er orientert SØ – NV med moderat til steilt fall mot SV.

Ingen markerte svakhetssoner er påvist langs de planlagte bergskjæringene. Mindre soner kan ikke utelukkes på grunn av løsmassedekt berg.

Hovedoppsprekkingen i fjellet stryker tilnærmet parallelt med ny veg og har fall mot vegen. Dette forventes å virke ugunstig for totalstabiliteten i eventuelle bergskjæringer og det må påregnes behov for forbolting. Der det ikke er for sidebratt og det er plass, anbefales det derfor at bergskjæringene legges ned med en helning på 1:1,5 (34°) mot vegen. I eventuelle vanlige bergskjæringer (helning 1:10) må det påregnes dagfjell med tett oppsprekking og åpne sprekker.

Løsmasser

Fra Viskis og fram til profil 10 000 veksler terrenget mellom bart fjell og et tynt løsmassedekke. Ved profil ~8910 er det registrert myrmark på en strekning av ca. 60 m langs eksisterende E6. Fra profil ~10 000 til profil ~12 000 går planlagt veg gjennom et tynt morene dekke, på noen plasser er bart fjell registrert. Fra profil 12 000 til krysset ved rv. 77 består terrenget av morenemasser/breelvavsetninger med varierende tykkelse, på noen plasser er bart fjell registrert.

Bergskjæringer

Langs strekningen er det 5 separate bergskjæringer. Total vegstreknings lengde med bergskjæringer er omtrent 1270 m fordelt på ~1010 m ensidig bergskjæring og ~260 m tosidig bergskjæring. Bergskjæringene ble først prosjektet med helning 10:1, men etter en nærmere undersøkelse er de slaket ut til helning 1:1,5 (34°). Skjæringene har en typisk høyde på 5 m og en maksimal høyde på 10 m.

Geoteknikk

Grunnundersøkelsene omfatter i alt 28 totalsonderinger samt opptak av 4 representative prøveserier. Undersøkelsene er foretatt i perioden mellom 02.04. og 30.07.2014.

Totalsonderingene viser løsmassemektighet mellom 0,44 og 6,8 m. Løsmassene består hovedsakelig av sandig materiale med noe innslag av silt. Bortsett fra rundt hull 412 ved profil 8930 hvor det er funnet et 4 m dypt torvlag.

Alle torvmasser i deponi- og fyllingsområder bør fjernes før fyllingene legges ut. Skjæringer i områder med torvmasser bør ha en helning på minst 1:2. Det bør også vurderes om torvmasser i skjæring skal erosjonssikres.

Det vises til egen geoteknisk vurderingsrapport.

5.3 Nærmere beskrivelse av planstrekningen

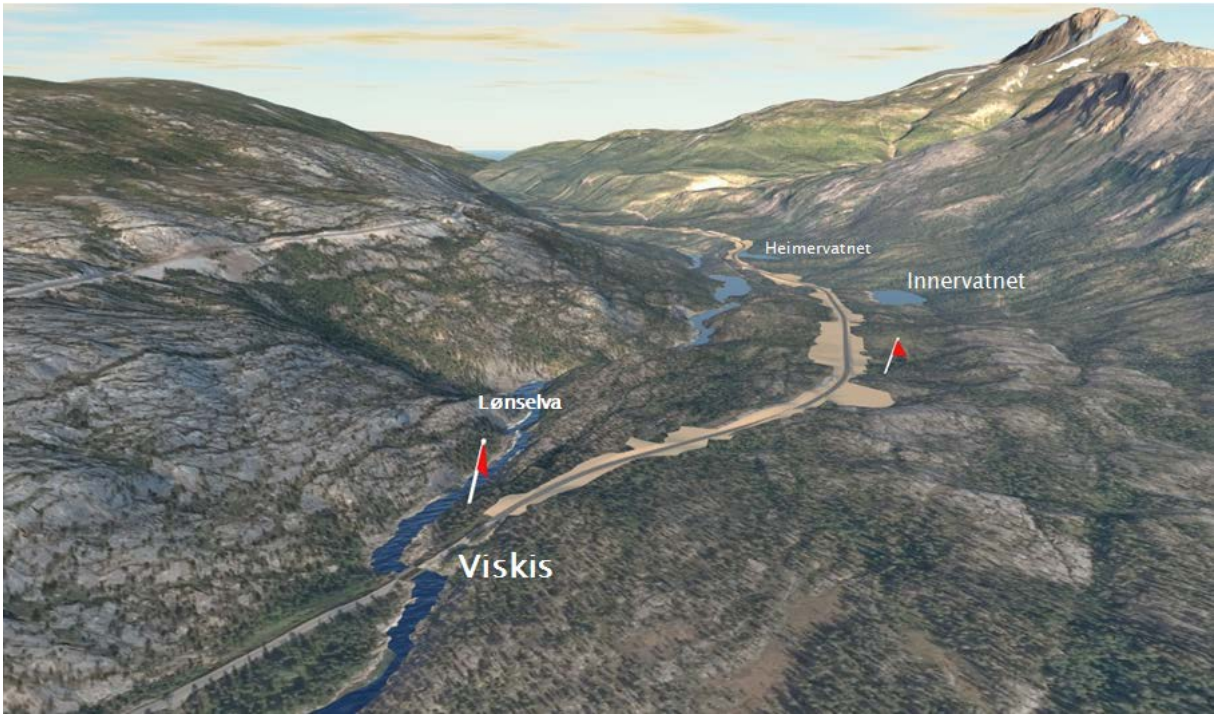
Vegen skal bygges i tråd med vegvesenets håndbøker. Det er lagt opp til en linjeføring der det er god sammenheng mellom vertikal- og horisontalkurvatur, noe som gir en tryggere og mer oversiktlig veg. Overskuddsmassene fra planlagt tunnel på rv. 77 Tjernfjellet benyttes som fyllmasser slik at stigningen på ny veg blir betydelig mindre enn dagens situasjon. Dette gir bedre fremkommelighet, men er også et trafikksikkerhetstiltak da hastighetsforskjellen mellom tunge og lettere kjøretøy blir mindre i stigning.

Veglinja følger i store trekk dagens trase, men får likevel en betydelig bedre standard enn dagens E6 ved at både horisontal- og vertikalkurvaturen forbedres.
På grunn av geologiske forhold vil bergskjæringene bli lagt med helning 1: 1,5 (34°) mot normal skjæringshelning 10: 1. Det vil si at bergskjæringene blir mye slakere enn normalt. Det skal etterstrebes å variere helningen eller skjæringens avstand fra vegen slik at sideterrenget ikke følger den stive veglinja helt slavisk. Det er ønskelig at den kamuflerte skjæringen ikke framstår for mekanisk.

Profil 8 370 (Viskis) – 9 150:

Planstrekningen starter ved Viskis, like nord for brua over Lønselva. For å oppnå en stigning på maksimalt 6 % blir det nødvendig å legge ny veg i to større skjæringer i dette området. Veglinja er lagt slik at naturinngrepet blir minst mulig samtidig som en kan oppnå rasjonell anleggsdrift med hensyn til trafikkavvikling i byggefasen.

På strekningen er det et par steder inntil vegen foreslått deponert overskuddsmasser fra Tjernfjelltunnelen. Dette er steder som ut fra topografiske forhold anses spesielt egnet til dette formål. Massene legges ut som en bakkeplanering med slake skråninger mellom vegen og terrenget.



Profil 8 370 (Viskis) – 9 100. Flaggene markerer den omtalte strekningen. De brede feltene langs vegen viser de foreslåtte deponiene for overskuddsmasser.

Profil 9 150 – 12 150:

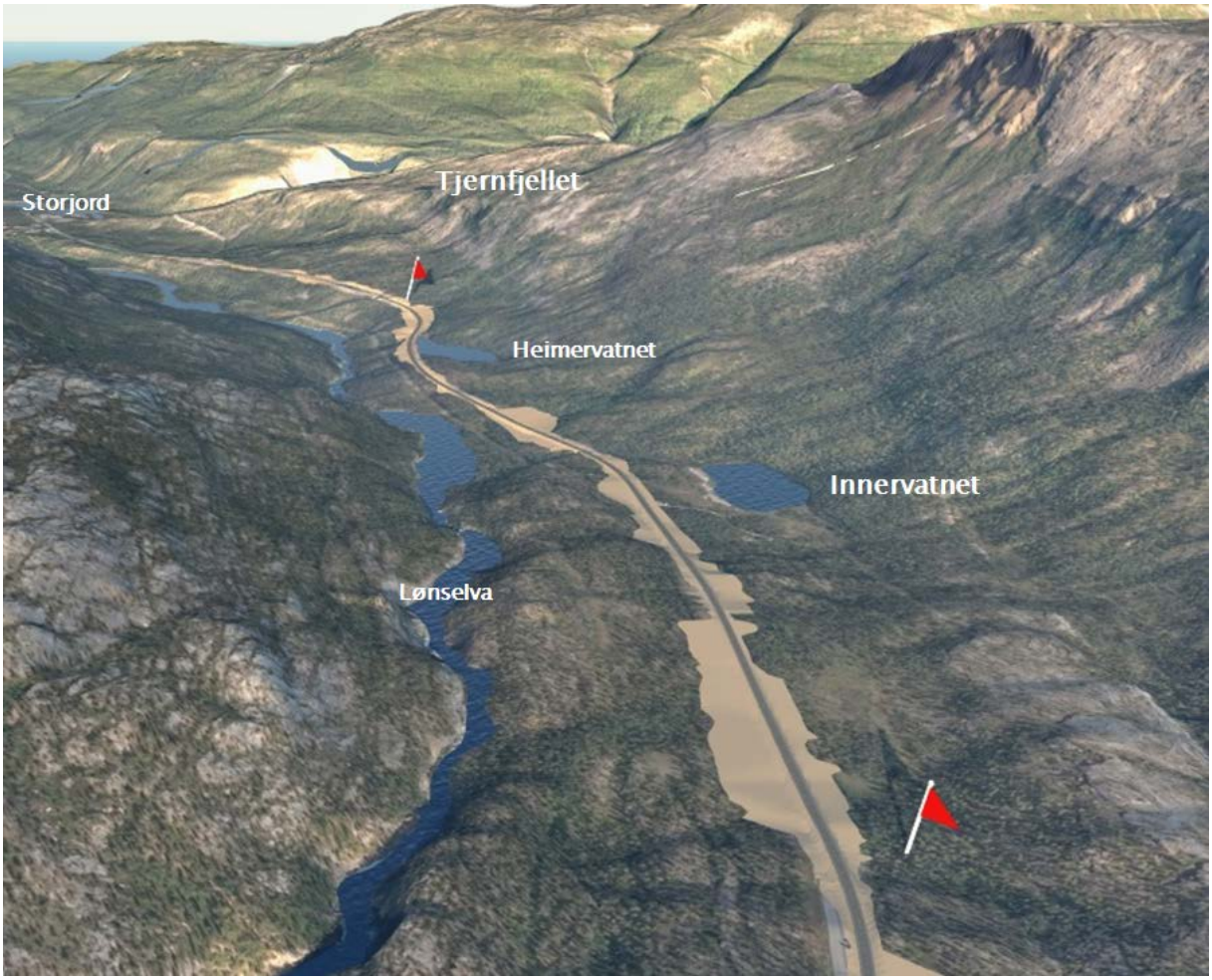
Dette området er svært viktig for deponering av overskuddsmasser fra tunnelprosjektet på rv. 77 Tjernfjellet. Ved å heve veglinja i dette området benyttes tunnelmassene til å gi E6 en bedre linjeføring og slakere stigning.

I tillegg ligger forholdene godt til rette for deponering av masser inntil vegen. Det er derfor foreslått flere deponier på denne strekningen.

Krabbefelt er vurdert i dette området, men kan ikke bygges fordi topografien gjør at det vil bli for stor hastighetsforskjell mellom tunge og lettere kjøretøy der feltet avsluttes.

Det legges til rette for at områdene ved Innervatnet og Heimervatnet fortsatt skal være attraktive stoppesteder.

Ved Heimervatnet foreslås det også bygget et såkalt fresfelt på 4 m bredde mot vatnet for å unngå de drivsnøproblemene som finnes i dag.



Profil 9 150 – 12 150. Flaggene markerer den omtalte strekningen. De brede feltene langs vegen viser de foreslåtte deponiene for overskuddsmasser.

Profil 12 100 – 13 540:

I dette sidebratte terrenget vil utbedret E6 fortsatt ha ensidig skjæring, men denne vil bli lagt med helning 1:1,5, dekket med løsmasser og revegetert. Det skal etterstrebes å variere helningen eller skjæringens avstand fra vegen, slik at sideterrenget ikke følger den stive veglinjen helt slavisk. Det er ønskelig at den kamuflerte skjæringen ikke fremstår for mekanisk.

Utbedret veg får en betydelig bedre kurvatur enn dagens veg. Det er tatt hensyn til å minimere naturinngrep samtidig som det skal være mulig å lede trafikken gjennom dette området på en grei måte under bygging av ny E6.

Profil 12 150 – 13 540 (kryss rv. 77). Flaggene markerer den omtalte strekningen. De brede feltene langs vegen viser de foreslåtte deponiene for overskuddsmasser.

6 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger

6.1 Framkommelighet

Framkommeligheten vil øke ved at stigningene reduseres og at vegen gjøres bredere.

6.2 Samfunnsmessige forhold

Utbedret veg vil ikke føre til innkortinger, men tilføre samfunnet verdier i form av bedre kjørekomfort, bedre framkommelighet og redusert ulykkesrisiko.

6.3 Avlastet veg og forslag til omklassifisering

De planlagte tiltakene omfatter utbedring av eksisterende veg og ingen omlegginger. Eksisterende veg vil forsvinne når ny veg står ferdig, og omklassifiseringer blir dermed overflødig.

6.4 Naboer

Berørte grunneiere

Statskog SF (eiendommen 73/1) er eneste berørte grunneier.

Berørt bebyggelse

Det finnes ingen boligbebyggelse på planstrekningen. Ved profil nr. 10 550 venstre side ligger et teknisk bygg tilhørende Telenor. Bygget ligger 35 – 40 m fra vegen på festet tomt og berøres ikke av planforslaget.

6.5 Byggegrenser

Byggegrensen langs riksveg er 50 m, jf. Veglovens § 29. Avstanden regnes fra vegens midtlinje.

6.6 Gang- og sykkeltrafikk

Det er svært liten gang- og sykkeltrafikk på strekningen, og det anses ikke behov for spesielle tiltak for denne trafikantgruppen. Vegutbedringen vil uansett skape bedre forhold for gående/syklende på grunn av bredere vegbane og –skulder.

Pågående prosjekt for sykkelvegforbindelse mellom Polarsirkelen og Kjerringøy er et prosjekt i regi av Salten regionråd for en nasjonal sykkelrute. I planområdet ligger denne sykkelruta langs jernbanen og dermed langt unna E6.

6.7 Kollektivtrafikk

I og med at det ikke finnes bebyggelse langs vegen er det er ikke behov for egne tiltak for kollektivtrafikken.

6.8 Geologi

På grunn av at hovedoppsprekkingen i fjellet stryker tilnærmet parallelt med ny veg og har fall mot vegen slakes de fem bergskjæringene langs traseen ut til helning 1:1,5 (34°). De bergskjæringene som er langs dagens vei vil erstattes av disse nye slake skjæringene eller fylles til pga heving av vegen. Det betyr at det ikke vil bli behov for sikring eller vedlikehold av bergskjæringer på denne strekningen.

6.9 Snøskred/Steinsprang

Deler av ny E6 er planlagt innenfor aktsomhetsområdet for snøskred. Det er ikke kjent snøskred langs dagens veg. Fjellsiden er ikke typiske løsneområder for snøskred og terrenget nedenfor bærer ikke preg av snøskred. Det er vurdert som ikke snøskredfare mot planlagt veg. Mindre snøskred fra sva vil bli håndtert under anlegget og sikret.

Vegen er planlagt utenfor aktsomhetsområdet for steinsprang, men mellom profil ~13 200 til ~13 600 er det aktsomhetsområde for steinsprang på nedsiden av eksisterende veg. Det fins risiko at vibrasjoner fra sprenginger under anleggstiden eventuelt kan utløse steinsprang ned mot elven. Dette område anbefales vurdert av geolog i byggeplanfasen.

6.10 Drivsnø

Drivsnøproblematikken på strekningen er konsentrert til profil 11500 – 11800 ved Heimervatnet. Her er det drivsnøproblemer ved vind fra SØ over rekkverket. Skråningen og rekkverket skaper turbulens slik at snøen avleires på vegen og brøyteskavlen vokser utover vinteren. I tillegg gir dette dårlige siktforhold under kjøring i dårlig vær.

Heimervatnet skaper drivsnøproblemer. Foto: Ingrid Kokkonen, Statens vegvesen

Vegen er planlagt løftet ca. 1 m i dette området, og det er gunstig mot drivsnø. Som et ytterligere tiltak mot drivsnø er det foreslått et såkalt fresefelt langs vannet. Dette hinder at snøen avleires på vegen. Generell anbefaling ved drivsnø problematikk er ikke å bruke

rekkverk, men rekkverk kan sannsynligvis ikke unngås langs vannet. Rekkverket anbefales derfor plassert så langt til siden som mulig, videre anbefales rørrekkverk som har bedre strømningsmessig utforming. For å gi optimale strømningsforhold for drivsnøen anbefales fyllingsskråning på 1:8, og skal ha en minimumsbredde på 4 m for å gi tilstrekkelig arbeidebredde.

Det vises til eget notat.

6.11 Geoteknikk

Alle torvmasser i fyllingsområder bør fjernes før fyllingene legges ut. Skjæringer i områder med torvmasser bør ha en helning på minst 1:2. Det bør også vurderes om torvmasser i skjæring skal erosjonssikres.

Stabilitetsberegningene for området viser ingen stabilitetsproblemer. Det er ikke behov for spesielle geotekniske tiltak ut over det som er nevnt ovenfor.

Det vises til egen geoteknisk vurderingsrapport.

6.12 Landskapsbilde

Planen er nesten i sin helhet (særlig de første 3,7 km) et avlangt deponi. Den nye vegen vil ligge høyere en dagens veg over store deler av strekningen. Slik utnyttes overskuddsmassene til å forbedre vegens kurvatur. For at ikke vegkroppen skal virke som en demning eller barriere i landskapet er sideterrenget slakket ut, med mulighet for å fylle ekstra opp i egnede terrengformer.

Sideterrenget, inkludert langsgående deponier skal revegeteres med stedlige masser. Alt av jord, myr og vekstmasser skal tas av, lagres midlertidig for så å legges tilbake på toppen av fyllinger og deponier.

Anlegget vil bli spesielt bredt i forhold til andre vegprosjekter, på grunn av deponiene langs vegen. I tillegg blir det en del store fyllinger i det sidebratte terrenget. Her blir nødvendigvis trærne hugget og vegen vil fremstå som «naken» i flere år før skogen forhåpentligvis gjeninnvandrer.

Inngrepene i form av fyllinger, skjæringer og deponier er store, men intensjonen er at sideterrenget skal bli så naturlikt og tilpasset landskapet som mulig. Det etterstrebes å skape variasjon i sideterrenget slik at det ikke fremstår som mekanisk og monotont. Mange av dagens fjellskjæringer vil forsvinne når ny vei ligger høyere og det fylles mot terreng på sidene. De nye skjæringer vil bli lagt med en helning 1:1,5 og vil dermed være mulig å legge løsmasser over og revegetere. Disse nye skjæringene vil også eliminere en del av dagens skjæringer. Slik blir det ingen blottede skjæringer som kan fremstå som evige sår i landskapet.

Over tid skal naturen på ny etablere seg i berørt terreng,
slik at inngrepene som er gjort i forbindelse med veganlegget bli leget/skjult.
Foto: Elisabet Kongsbakk, Statens vegvesen

Revegeteringen vil bli utfordrende fordi dette er et område høyt til fjells, med lite jordsmonn. Det er store arealer, delvis i bratt terreng som skal dekkes til. Det må transporteres og mellomlagres masser. Alt som er av vekstmasser må tas vare på og oppbevares riktig, slik at det ikke blir ødelagt og at man får tak i det igjen når man skal legge tilbake. Selvfølgelig vil det ta tid før det nye anlegget får etablert vegetasjonen skikkelig. Spesielt siden dette er høyt til fjells og over store steinfyllinger. Enda lengre tid vil det ta og enda mer utfordrende vil det bli, dersom prosjektet ikke kan bygges ut samtidig med Tjernfjell-tunnelen.

Dersom tunnelen skal bygges før dette prosjektet har fått bevilgninger, kan det få konsekvenser for hvor godt man kan lykkes med revegeteringen. Deponiområdene utenfor vegen må da benyttes midlertidig og vekstmassene må lagres et annet sted, trolig i et mye lengre tidsrom. Det vil føre til at denne strekningen vil oppleves som et anlegg i lange tider og man løper en risiko i forhold til kvaliteten vekstmassene, som er lagt til siden, greier å holde.

6.13 Nærmiljø/friluftsliv

Noen mindre avkjørsler/parkeringsmuligheter langs dagens veg vil forsvinne på grunn av trafikksikkerhetshensyn, mens andre vil kunne bestå. Parkering ved Heimervatnet vil bli ivaretatt med fortsatt parkeringsmulighet ved vatnet. Avkjøringa til friluftsområdet ved Innervatnet vil bli utbedret. I anleggsfase vil parkeringsmulighetene kunne bli mer avgrenset.

Det vil fortsatt være stoppemuligheter ved Heimervatnet.
Foto: Elisabet Kongsbakk, Statens vegvesen

For øvrig vil ikke tiltaket påvirke friluftsområdene eller tilkomsten til disse. Parkerings-mulighetene ved Viskis bru vil ikke bli berørt av denne planen.

6.14 Naturmangfold

Det er krav om utredning/vurdering av kunnskapsgrunnlag og konsekvenser i samsvar med et sett miljørettslige prinsipper for ivaretakelse av naturmiljø ved all utøving av offentlig myndighet i Naturmangfoldlovens § 7, jf. §§ 8 – 12. Utbedring av E6 mellom Viskis og kryss rv. 77 vil berøre naturareal, og kommer inn under dette kravet.

§ 8 Kunnskap om naturmangfold i området

Informasjon om naturmangfold i området er basert på eksisterende informasjon og feltarbeid i juli 2014. Eksisterende naturinformasjon er hentet fra naturbase (Miljødirektoratet) og artskart (Artsdatabanken), samt at Fylkesmannen i Nordland er kontaktet for eventuell supplerende informasjon. Naturforvalter har befart planområdet med tanke på naturverdier og med særlig fokus på truede naturtyper og spesielle habitat med særlig økologisk funksjon.

Kunnskapen om naturmangfoldet i planområdet anses som tilstrekkelig/god i forhold til sakens karakter og potensiale for skade på naturmiljø.

§ 9 Om føre-var-prinsippet

Tiltaket vil ikke berøre viktige naturtyper eller andre områder/lokaliteter med særlig verdi for naturmangfold. Ut fra kjent kunnskap, befaring og berggrunn/løsmasser i planområdet er det heller ikke grunnlag for å anta at viktige naturverdier kan bli skadelidende. Det er ikke skadelige, fremmede arter i området. Kunnskapen om naturtyper, arter, vannmiljø og effekter av tiltaket i planområdet anses som god.

Det er heller ikke sannsynlig at tiltaket vil medføre alvorlig skade på økosystem, naturtyper, vegetasjon, flora, landskap og geologi. Føre-var-prinsippet kommer derfor ikke til anvendelse. Det er likevel lagt opp til at våte myrområder skal spares så langt som mulig. Dette fordi bekkedrag og små åpne lommer med stabilt høyt vannivå (myrpytter som ikke tørker ut) er viktige for biologisk mangfold generelt og for insektfaunaen spesielt. Dette er tatt hensyn til ved valg av areal til deponier, både ved arealavgrensing og muligheter for å bruke stedlig vegetasjon som buffer/rensefilter for avrenning av finstoff fra tunnelmassene.

Myrområde med vannpytt (øst for profilnummer 9700).
Foto: Trond Aalstad, Statens vegvesen

§ 10 Samlet belastning på naturmangfoldet i planområdet

Det går ei kraftlinje gjennom planområdet. For øvrig er det ikke større inngrep i naturmiljøet enn vegen. Ny veg vil følge dagens trasé. Den største virkningen av tiltaket vil være deponier og utfylling av skråninger. Dette vil i første rekke være et landskapsinngrep og ha små konsekvenser for naturmangfold.

§ 11 Kostnader ved miljøforringelse og § 12 om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Tiltaket fører ikke til skade på naturmangfold av en slik karakter at kompenserende tiltak er aktuelt. Kostnader for å redusere miljøforringelse blir innarbeidet ved oppfølging av punkter til Ytre Miljøplan. Miljøforsvarlig teknikk og drift gjelder ikke minst anleggsfase, og moment som skal sikre dette skal også skisseres under avbøtende tiltak/innspill til Ytre Miljøplan (NML § 12). I tråd med Statens vegvesen sine retningslinjer vil det bli utarbeidet Ytre Miljøplan hvor forebyggende eller avbøtende tiltak vil framgå og å gi føringer for byggeplanen. Se kapittel 8.5.

6.15 Kulturminner/-miljø

Det ligger ingen kjente kulturminner eller kulturmiljø langs skissert vegtrasé. Potensialet for hittil ukjente kulturminner/-miljø vurderes som lavt.

Tiltaket har ingen konsekvenser for kjente kulturminner eller kulturmiljø.

6.16 Naturressurser

Det drives ikke jordbruk i planområdet. Hensynet til skogsdrift er ivaretatt gjennom driftsavkjørsler. Tiltakets virkninger for reindriften er utredet i egen konsekvensutredning, se kapittel 7 og egen rapport.

6.17 Støy og vibrasjoner

I og med at det ikke finnes boligbebyggelse langs vegen, vil støy og vibrasjoner neppe være til sjenanse for folk. Under anleggsdriften vil støy kunne ha uheldige virkninger for reindriften.

6.18 Massehåndtering

Naboprosjektet rv. 77 Tjernfjellet har et masseoverskudd fra tunnelen på opptil 400 000 m³, og mangler en god løsning for håndtering av massene. Disse massene kan imidlertid brukes på E6 mellom Viskis og kryss rv. 77, både i aktiv vegbygging og som deponier på egnede plasser inntil vegen.
Dersom de to prosjektene ikke realiseres samtidig, kan det bli aktuelt å mellomlagre massene.

6.19 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

Sammendrag med anbefalinger:

Analysen viser at det er sannsynlig med uønskede hendelser. Alle hendelsene er imidlertid knyttet til gjennomføringsfasen av de planlagte tiltakene, og ikke til driftsfasen. Risikoen knyttet til passasje av utrykningskjøretøy, kraftforsyning, støv og støy og reindrift er vurdert som høyest. Det er beskrevet tiltak for å redusere alle vurderte risikoforhold.

Klassifikasjon med fargekoder:

Vurdering av sannsynlighet for uønskede hendelser er klassifisert i:

1.2 Lite sannsynlig – hendelsen er ikke kjent fra tilsvarende situasjoner eller forhold, men det er en teoretisk sjanse
2.2 Mindre sannsynlig- hendelsen kan skje
3.2 Sannsynlig – kan skje av og til, mulig periodisk hendelse
4.2 Svært sannsynlig – kan skje regelmessig, forholdet er kontinuerlig tilstede

Vurdering av uønskede hendelsers alvorlighetsgrad er klassifisert som:

1. Ubetydelig - Ingen fare for person- eller miljøskader, konsekvenser av systembrudd er uvesentlig
2. Mindre alvorlig - Få eller små person- eller miljøskader
3. Alvorlig - Alvorlige, behandlingskrevende person- eller miljøskader, system settes ut av drift over lengre tid
4. Svært alvorlig - katastrofer, mange døde eller alvorlig skadde, langvarige/uopprettelige miljøskader, system settes varig ut av drift

Virkning: / Sannsynlighet:	Ubetydelig (1)	Mindre alvorlig (2)	Alvorlig (3)	Svært alvorlig (4)
Svært sannsynlig (4)				
Sannsynlig (3)				
Mindre sannsynlig 2				
Lite sannsynlig (1)				

Hendelser som er vurdert å være sannsynlige til svært sannsynlige og ha alvorlige til svært alvorlige virkninger, krever tiltak.

Uønskede hendelser, virkninger og tiltak:

Hendelse/situasjon	Aktuelt ja/nei	Sannsynlig	Virkning	Risiko ja/nei	Kommentar
Natur-, klima og miljøforhold – Er området utsatt for eller kan tiltak i planen medføre risiko for:					
1. Masseras /skred	Ja	1	3		Utenfor aktsomhets-område for steinsprang. Vibrasjoner i anleggsfasen kan utløse steinsprang ned mot elva.
2. Snø / isras	Ja	2	2		Ikke snøskredfare mot planlagt veg. Mindre snø-skred fra sva blir håndtert under anlegget og sikret.
3. Flomras	Nei				
4. Elveflom	Nei				
5. Tidevannsflom	Nei				
6. Radongass	Ja	1	3		Sørge for god ventilasjon ved fjellarbeider. Etter anleggsfase bedømmes risikoen nærmest null.
7. Vind	Ja	3	2		Gjelder drivsnø ved Heimervatnet. Det etableres et såkalt fresfelt mot vatnet.
8. Nedbør	Nei				
9. Sårbar flora	Nei				
10. Sårbar fauna	Ja	1	1		
11. Naturvernområder	Nei				
12. Vassdragsområder	Ja	4	1		Buffer deponi/ bekker. Duk v/ tilslamming. Noe utfylling i Heimervatnet. Ingen miljøfare
13. Grunnforhold	Nei				
14. Kulturminner	Ja	2	4		Ingen kjente
Bygde omgivelser – Kan tiltak i planen få virkninger for:					
15. Veg, bru, kollektiv	Nei				
16. Havn, kaianlegg	Nei				
17. Sykehus ol.	Nei				
18. Skole barnehage	Nei				
19. Tilgjengelighet for utrykningskjøretøy	Ja	3	4		Anleggsfasen. Sikre framkommelighet.

20. Brannslukningsvann	Nei				
21. Kraftforsyning	Ja	4	3		Kraftlinje over veg heves hvis nødvendig. Kraftlinje langs veg må hensynstas
22. Vannforsyning	Nei				
23. Forsvarsområde	Nei				
24. Rekreasjonsområder	Ja	4	1		Anleggsfasen. Friluftsområde ved Innervatnet. Erstatte parkering Innervatnet.
25. Reindrift	Ja	4	2		Gjelder anleggsfase. Avbøtende tiltak via avtale med reindrift.
Forurensningskilder – Berøres planområdet av:					
26. Akutt forurensing	Ja	1	3		Anleggsfasen. Sikre vassdrag mot oljesøl fra maskiner og tanker.
27. Permanent forurensing	Nei				
28. Støv og støy; industri	Nei				
29. Støv og støy; trafikk	Ja	4	2		Gjelder anleggsfasen.
30. Støy; andre kilder	Nei				
31. Forurenset grunn	Nei				
32. Høyspentlinje	Ja	4	3		Heves hvis nødvendig
33. Risikofylt industri	Nei				
34. Avfallsbehandling	Nei				
35. Oljekatastrofe	Nei				

Forurensing – Medfører tiltak i planen:					
36. Fare for akutt forurensing	Nei				
37. Støy og støv fra trafikk	Ja	2	2		Begrenses til anleggsfasen
38. Støy/støv fra andre kilder	Nei				
39. Forurensing av sjø	Nei				
40. Risikofylt industri	Nei				
Transport - Er det risiko for:					
41. Ulykke med farlig gods	Ja	1	3		
42. Vær/føreforhold begrenser tilgjengelighet	Ja	2	2		
43. Ulykke i av- og påkjørsler	Ja	1	4		Sørge for gode siktforhold
44. Ulykker med gående - syklende	Ja	1	4		Sørge for gode siktforhold
45. Ulykke ved anleggsgjennomføring	Ja	1	4		HMS opplæring. Sikker-jobb-analyse.
Andre forhold - Risiko knyttet til tiltak og omgivelser:					
46. Terror/sabotasje	Nei				
47. Regulerte vann-magasin m/ usikker is	Nei				
48. Fallfare ved naturlige terrengformasjoner samt gruver, sjakter o.l.	Ja	1	4		Fra høye skjæringer. Gjerding vurderes i spesielle tilfeller

7 Konsekvensutredning reindrift

Norconsult AS har utarbeidet en konsekvensutredning (KU) for det planlagte tiltakets konsekvenser for reindriften. Det vises til egen vedlagt rapport: «Konsekvensutredning av tema reindrift E6 Sørelva – Borkamo».

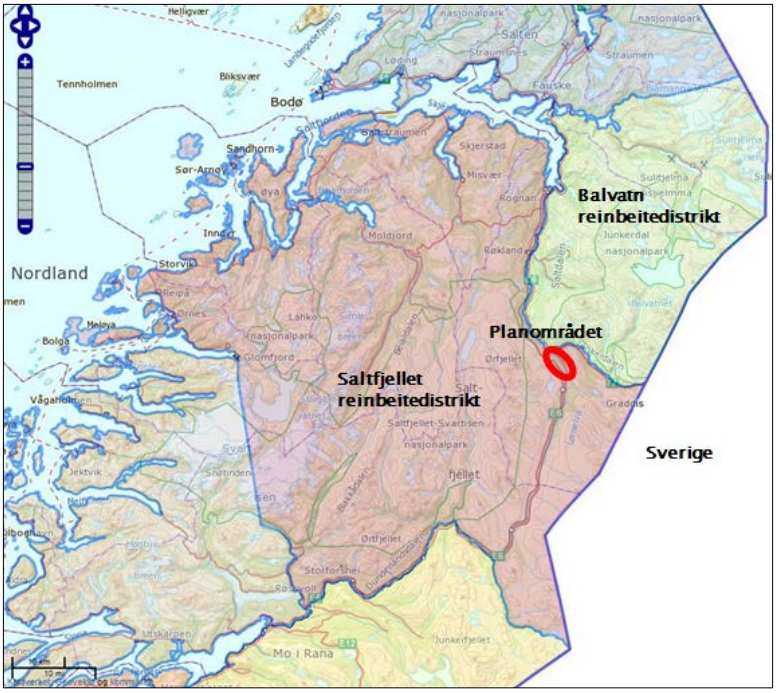
I dette kapittel følger et sammendrag av rapporten for planstrekningen mellom Viskis og kryss rv. 77. Til slutt er det tatt med Statens vegvesen sine kommentarer til avbøtende tiltak foreslått av Saltfjellet reinbeitedistrikt:

7.1 Området

Områdene på begge sider av E6 brukes til beiteland. Ei av reindriftens flyttleier krysser over E6 omtrent midtveis på planstrekningen. Denne er ikke markert på reindriftskartene, men er tatt inn i detaljreguleringen som en hensynssone etter opplysninger fra reinbeitedistriktet. I tillegg krysser en flyttlei over både E6 og rv. 77 i kryssområdet mellom disse vegene.

Vurderingene av tiltakene er på strekningen E6 Sørelva – Borkamo er i rapporten fordelt på 3 delstrekninger (-områder):

- Sørelva – Viskis, lengde ca. 8,3 km
- Viskis – Storjord nord (ved nye Polar camping), lengde ca. 7,8 km. Planstrekningen mellom Viskis og kryss rv. 77 inngår i denne delstrekningen)
- Storjord nord – Borkamo, lengde ca. 4,1 km



Reinbeitedistriktene og planområdet. Kart fra tromsatlas.no

7.2 Anleggsfasen

7.2 1 Forslag fra Saltfjellet reinbeitedistrikt til avbøtende tiltak i anleggsfasen

1. Flytting til alternative beiteområder utenfor Saltfjellet reinbeitedistrikt i Sverige – Sør-Norge
2. Foring i gjerde og i terrenget
3. Gjerde langs jernbanen fra Lønsdal stasjon til Kjemåga tunnel. Gjerde på begge sider.
4. Tilbakedriving av rein fra andre distrikt med helikopter
5. Ekstra arbeidsinnsats
6. Årlige evalueringer av situasjonen – dette kan tas inn i prosessavtalen
7. God og jevn dialog mellom Saltfjellet reinbeitedistrikt, Statens vegvesen og entreprenør.
8. Det bør settes opp en prosessavtale mellom Saltfjellet rbd, og Statens Vegvesen for hele strekningen Sørelva - Borkamo. Prosessavtalen bør være på plass før anleggsstart og omfatte;
    - Kontaktmøter / kontaktpersoner
    - Avtalens varighet (anleggsfasen - driftsfasen)
    - Hvordan man fanger opp og løser uforutsette hendelser og iverksetter tiltak i forhold til slike hendelser

7.2.2 Råd fra Norconsult AS vedr. avbøtende tiltak i anleggsfasen

Norconsult AS gir som sitt råd at følgende avbøtende tiltak følges opp i anleggsperioden. Disse avbøtende tiltakene legges til grunn for omfangs- og konsekvensvurderingen:

1. Det bør settes opp en prosessavtale mellom Saltfjellet reinbeitedistrikt og Statens Vegvesen for hele strekningen Sørelva - Borkamo. Prosessavtalen bør være på plass før anleggsstart og omfatte;
2. Kontaktmøter / kontaktpersoner
3. Avtalens varighet (anleggsfasen - driftsfasen)
4. Hvordan man fanger opp og løser uforutsette hendelser og iverksetter tiltak i forhold til slike hendelser – jevnlige kontaktpunkter.

Prosessavtalen bør omfatte hvilke tiltak som skal gjennomføres i anleggsfasen. Norconsult AS sine råd er at følgende tiltak tas inn i prosessavtalen:

- Gjennomføring av skjønn / erstatningsspørsmål
- Tiltak om foring i gjerde og i terrenget
- Tiltak om tilbakedriving av rein fra anleggsområdet og andre distrikt i anleggsperioden
- Evaluering av prosessavtalen etter avtalt frekvens

- Gjerde langs jernbanen må vurderes som et tiltak der Jernbaneverket har et hovedansvar for at dette kommer på plass. Utforming av gjerde må sees i sammenheng med kryssende flyttleier i området.

7.2.3 Kommentarer fra Statens vegvesen

- *Punktene 1, 2, 4, og 5 i forslag fra Saltfjellet reinbeitedistrikt er tiltak som kan gi grunnlag for økonomisk kompensasjon. Det samme kan være tilfelle dersom anleggsfasen medfører fordyrende tiltak for reindriften.*
- *Punkt 3 i forslag fra Saltfjellet reinbeitedistrikt: Gjerding langs jernbanen på strekningen Lønsdal stasjon – Kjemågnasen tunnel, lengde ca. 6 km. Dette er et av flere forslag i 2010 fra en arbeidsgruppe som skulle se på langsiktige tiltak for å redusere antall togpåkjørsler av rein på Saltfjellet. Arbeidsgruppa, besto av representanter fra Fylkesmannen, Jernbaneverket, NSB, Saltdal kommune, Saltfjellet reinbeitedistrikt og daværende reindriftsforvaltningen.*
  Jernbaneverket opplyser at det ikke foreligger planer om gjerding på den nevnte jernbanestrekningen, men at de heller anvender andre tiltak for å hindre reinpåkjørsler.
  Statens vegvesen finner det urimelig å måtte koste en så omfattende gjerding. Vi mener at bygging og drifting av gjerder langs jernbanen er Jernbaneverkets hovedansvar. Jernbaneverket må ut fra egne hensyn og vurderinger selv avgjøre hvorvidt dette tiltaket skal realiseres eller ikke. Dersom Jernbaneverket skulle finne grunn til å sette opp gjerde, så kan Statens vegvesen vurdere å åpne for en delfinansiering. Beløpets størrelse må i så fall ses i sammenheng med de negative konsekvenser anleggsperioden på E6 kan ha for reindriften.
- *Punkt 8 i forslag fra Saltfjellet reinbeitedistrikt: Statens vegvesen er enig i at det bør settes opp en prosessavtale med Saltfjellet reinbeitedistrikt som regulerer forholdet til reindriften i anleggsfasen og 1 – 2 år inn i driftsfasen. Avtalen bør være på plass før anleggsstart og omfattede områder som nevnes.*

7.3 Driftsfasen

7.3.1 Forslag fra Saltfjellet reinbeitedistrikt til avbøtende tiltak i driftsfasen

Forslagene er foreslått av Saltfjellet reinbeitedistrikt – møte 9. oktober 2014.

1. Prosessavtalen bør løpe 2-3 år inn i driftsfasen.
2. Økt kjørehastighet – økt risiko for påkjørsler. Saltfjellet reinbeitedistrikt foreslår følgende tiltak mot høy kjørehastighet:
   - Gjennomsnittsmåling av fart
   - Fotobokser
   - Nedsatt fart i perioder med mye rein i området
   - Vurdere et midlertidig gjerde (2 år) mellom Viskis bru og kryss rv. 77.
3. Periodevis hastighetsreduksjon i perioder med mye rein / reinflytting i området. Opplæring av personer i reinbeitedistriktet i bruk av veiskilt.

4. Det bør avsettes økonomiske midler til å etablere eventuelle ledegjerder / sperregjerder i området. Slike gjerder bør eventuelt etableres i ettertid når man ser hvordan reinen reagerer på den nye veien. Dette bør innarbeides i en avtale med reindriftsnæringen.
5. Det bør avsettes midler til å imøtekomme uforutsette skader, hindringer mv som kommer fram etter at ny vegtrase står ferdig.

7.3.2 Råd fra Norconsult AS vedr. avbøtende tiltak i driftsfasen

Norconsult gir som sitt råd at følgende avbøtende tiltak følges opp i driftsfasen. Disse avbøtende tiltakene legges til grunn for omfangs- og konsekvensvurderingen:

1. Det bør settes opp en prosessavtale mellom Saltfjellet reinbeitedistrikt, og Statens Vegvesen for hele strekningen Sørelva - Borkamo. Prosessavtalen bør være på plass før anleggsstart og omfatte;
    - Kontaktmøter / kontaktpersoner
    - Avtalens varighet (avtalen anbefales å løpe 2-3 år inn i driftsfasen)
    - Hvordan man fanger opp og løser uforutsette hendelser og iverksetter tiltak i forhold til slike hendelser – jevnlige kontaktpunkter.
2. Prosessavtalen bør omfatte hvilke tiltak som skal gjennomføres i driftsfasen. Vårt råd er at følgende tiltak tas inn i prosessavtalen:
    - Gjennomføring av skjønn / erstatningsspørsmål
    - Periodevis hastighetsreduksjon i perioder med mye rein / reinflytting i området. Opplæring av personer i reinbeitedistriktet i bruk av veiskilt.
    - Det bør avsettes midler til å imøtekomme uforutsette skader, hindringer mv som kommer fram etter at ny vegtrase står ferdig.
    - Evaluering av prosessavtalen etter avtalt frekvens
3. Gjerde langs jernbanen må vurderes som et tiltak der Jernbaneverket har et hovedansvar for at dette kommer på plass. Utforming av gjerde må sees i sammenheng med kryssende flyttleier i området.

7.3.3 Kommentar fra Statens vegvesen

- *Punkt 1 i forslag til avbøtende tiltak fra Saltfjellet reinbeitedistrikt. Prosessavtalens lengde: Denne bør fortsette 1 – 2 år inn i driftsfasen.*
- *Punkt 2 og 3 i forslag til avbøtende tiltak fra Saltfjellet reinbeitedistrikt. Tiltak mot høy kjørehastighet: Forslagene om gjennomsnittsmåling av fart, fotobokser og nedsatt fart i perioder med mye rein i området kan ikke avgjøres i forbindelse med detaljreguleringen av vegen. Dette er forhold som er underlagt generelle regler. Generelt gjelder at der reindriften blir påført ekstra kostnader, så skal dette kompenseres. Opplæring av personer i reinbeitedistriktet i bruk av vegskilt synes fornuftig. Gjerde mellom Viskis bru og kryss rv. 77 omfatter hele den ca. 5,2 km lange*

planstrekningen. Etter vår oppfatning er det neppe grunn til å forvente økt påkjørselsfare for rein på grunn av vegutbedringen, og det foreslåtte tiltaket kan ikke imøtekommes.

- *Punkt 4 i forslag til avbøtende tiltak fra Saltfjellet reinbeitedistrikt. Vedr. avsetting av økonomiske midler til å etablere lede-/sperregjerder i området dersom det viser seg å bli behov for det: Dette vurderes som mulige tiltak som bør avklares i forbindelse med avtalen som skal inngås med reindriften.*
- *Punkt 5 i forslag til avbøtende tiltak fra Saltfjellet reinbeitedistrikt. Vedr. avsetting av økonomiske midler for å imøtekomme uforutsette skader, hindringer mv. som kommer fram etter at ny trasé står ferdig: Dette vurderes som mulige tiltak som bør avklares i forbindelse med avtalen som skal inngås med reindriften.*
- *Generelt bemerkes at på grunn av geologiske forhold anbefales bergskjæringene lagt med helning 1: 1,5 (34°) mot normal helning 10:1. Skjæringene blir dermed langt slakere enn vanlig, det betyr at det blir færre hinderflater, men endret terreng. Det antas at utslakede bergskjæringer med færre hinderflater vil være positivt for rein.*

7.4 Verdi, omfang og konsekvens i anleggs- og driftsfasen for de 3 delområdene oppsummeres i rapporten slik:

Del-område	Verdi	Anleggsfasen			Driftsfasen		
		Omfang med av-bøtende tiltak	Konse-kvens med avbøtende tiltak	Konse-kvens med avbøtende tiltak og med gjerde langs jernbanen	Omfang med avbøtende tiltak	Konse-kvens med avbøtende tiltak	Konse-kvens med avbøtende tiltak og med gjerde langs jernbanen
Sørelva-Viskis	Stor	Middels negativ	Stor /middels negativ	Liten negativ / ubetydelig	Lite negativ	Ubetydelig / lite negativ	Middels positiv
Viskis-Polar Camping	Stor	Middels negativ	Stor / middels negativ	Liten negativ / ubetydelig	Lite negativ	Ubetydelig / lite negativ	Middels positiv
Polar Camping – Borkamo	Liten	Lite negativ	Liten negativ / ubetydelig	Liten negativ / ubetydelig	Intet omfang	Ubetydelig	Ubetydelig
Samlet konsekvens av hele tiltaket			Middels / stor negativ	Liten negativ / ubetydelig		Ubetydelig (lite negativ)	Liten positiv.

Samletabell for verdi, omfang og konsekvens. Aktuell delstrekning innrammet med rødt.
Kilde: Norconsults KU-rapport

8 Gjennomføring av forslag til plan

8.1 Framdrift og finansiering

I forslag til Norsk Transportplan (NTP) for perioden 2018 – 2023 er det avsatt 610 mill. kr. til prosjektet E6 Sørelva – Borkamo. Disse fordeler seg med 460 mill. kr i statlige midler og 150 mill. kr. i bompenger.

8.2 Utbyggingsrekkefølge

Utbyggingsrekkefølge vil bli avklart seinere, men man må ha fokus på både trafikkavvikling og massehåndtering. Innenfor det regulerte området med avsatte deponier må det holdes orden på ulike masser, slik at ressursene og kvalitetene bevares. Trolig må utbyggingen skje i etapper og deponiene benyttes flere ganger.

8.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Med utbedring av vegen er det viktig at trafikken ikke blir unødig hindret. Det kan bli aktuelt med kortere omkjøringer. Aktuelle tiltak vil bli omtalt i byggeplanen.

8.4 Riggområder og midlertidige anlegg

Det tas sikte på å rigge på de regulerte deponiområdene inntil vegen. Dersom utbyggingen av E6 ikke skjer samtidig med utbygging av rv. 77 Tjernfjellet, kan det bli aktuelt å mellomlagre masser på deponiområdene for bruk når vegbyggingen tar til.

8.5 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)- og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen

Sikkerhet-, helse- og arbeidsmiljø (SHA) i denne sammenhengen er den belastningen som påføres menneskene som skal bygge prosjektet i anleggs- og vedlikeholdsfasen, samt publikum/bruker i bygge- og driftsfasen.

Følgende arbeidsoperasjoner må det tas ekstra hensyn til under anleggsarbeidet:

- Arbeid på/ved trafikkert veg
- Omlegging av trafikk
- Sprengningsarbeider
- Arbeid ved høye skjæringer
- Arbeid under og nær kraftlinje
- Arbeid i omgivelser med støy/støv
- Arbeid under vanskelige vær- og føreforhold

I tabellen nedenfor er det opplistet spesielle miljøutfordringer som skal arbeides videre med i YM-plan og i en eventuell ny, mer detaljert rigg- og marksikringsplan for byggeplan:

Tema	Problemstillingar/vurderingar
Støy	• Ingen spesielle tiltak
Vibrasjoner	• Ingen spesielle tiltak
Luftforurensning	• Ingen spesielle tiltak
Forurensing av jord og vann	• Riggområde og steder for drivstofflager og drivstoffylling, oljeskift etc skal lokaliseres med minimum 10 meter avstand til bekk/vassdrag, samt at midler for å binde evt oljesøl skal finnes på slike steder.
Landskap	• Gi fyllinger og skjæringer en form tilpasset terrenget rundt slik at både vegen og sideareal med deponier på sikt faller naturlig inn i landskapet. • Revegetere med toppjord fra stedet. • Bruke torvmasser iblandet finere fraksjoner fra tunneldrift som underlag for påføring av toppjord. Underlag blir avrettingslag som også skal bidra til å holde på fuktighet og gi bedre mulighet for reetablering av den stedegne vegetasjonen.
Nærmiljø og friluftsliv	• Ivareta mulighet for avkjøring til Innervatnet friluftsområde i anleggsfasen.
Naturmiljø	• Jordmasser/toppdekket som fjernes i anlegget brukes som toppdekke/frøbank på sideareal, se landskap. • Heimervatn og Innervatn skal sikres mot tilførsel av store mengder finstoff fra deponering av tunnelmasser. Dette gjøres ved at terreng/vegetasjon brukes som buffer/rensefilter (evt duk ved behov).
Kulturminner og kulturmiljø	• Ingen spesielle tiltak
Naturressurser	• Ingen spesielle tiltak
Energiforbruk	• Ingen spesielle tiltak
Materialvalg og avfallshåndtering	• Røtter og evt andre rester av skog som man ikke kan nyttegjøre seg, må handteres på forskriftsmessig måte.

9 Sammendrag av innspill

Innspillene omfatter hele den ca. 20 km lange strekningen av E6 mellom Sørelva og Borkamo fordi det ble varslet oppstart av hele denne strekningen. Dette planforslaget omfatter imidlertid en ca. 5 km lang delstrekning mellom Viskis og kryss rv. 77. Mange av de mottatte innspillene omhandler dermed forhold utenfor denne delstrekningen.

Fylkesmannen i Nordland

- Reindrift: Positivt at det foretas en konsekvensutredning for reindrifta.
- Landbruk: Må ta hensyn til dyrka jord.
- Riggområder: Må ikke legges på dyrka jord.
- Miljø: Må ta hensyn til verneområder.

Kommentar fra Statens vegvesen:

- Landbruk: Ikke dyrka jord på parsellen Viskis – kryss rv. 77
- Riggområder: Ikke dyrka jord på parsellen Viskis – kryss rv. 77
- Miljø: Ikke i konflikt med verna områder på parsellen Viskis – kryss rv. 77

Nordland fylkeskommune

- Planfaglige innspill: Lister opp en rekke planfaglige innspill
- Samferdselsfaglige innspill: Dersom planlagt utbygging vil kunne føre til endringer i trafikkmønster, sikkerhet og/eller framkommelighet for kollektivtrafikk, er dette forhold som må vurderes i forbindelse med reguleringsarbeidet.
- Kulturminnefaglig innspill: Automatisk fredet fangstanlegg med id 37433 kommer i konflikt med vegplanen. Sannsynlig at tiltaket kommer i konflikt med andre automatisk fredede kulturminner bla.a i forbindelse med ny bru over Junkerdalselva. Det er behov for en arkeologisk registering.

Kommentar fra Statens vegvesen:

- Planfaglige innspill: Det vil bli tatt nødvendig hensyn til innspillene.
- Samferdselsfaglige innspill: Utbyggingen vurderes til ikke å føre til endringer for kollektivtrafikken.
- Kulturminnefaglige innspill: Fangstanlegg id 37433 ligger utenfor denne planstrekningen som er befart av fylkeskommunen uten at det er registrert kulturminner.

Saltdal kommune

Saltdal kommune v/ enhet for plan, utvikling, bygg, tekniske tjenester har kommet med en rekke innspill. Innspillene er gjennomgått med kommunen i eget møte.

- Deponiområder: Planen må omtale deponiområder
- Parkeringsplasser: Innervatnet og Heimervatnet
- Viltpåkjørsler: Beskrive trekkområder og eventuelle tiltak
- Avkjørsler: Forslag til driftsavkjørsler for skogbruket

Kommentar fra Statens vegvesen:

- Deponiområder: Er omtalt
- Parkeringsplasser: Innervatnet (Statskog SF) opprettholdes. Avkjørsel beholdes.
- Viltpåkjørsler: Utbedret veg gir langt bedre siktforhold som dermed kan bidra til å hindre viltpåkjørsler.

- Driftsavkjørsler: Tatt inn i planforslaget.

Statskog SF

- Behov for å opprettholde muligheter for parkering i forbindelse med jakt, fiske, bærplukking mv.
- Rasteplass/parkering ved Innervatnet: Ønske samarbeid med Statens vegvesen for videre utvikling av plassen

Kommentar fra Statens vegvesen:

- Det tilrettelegges for parkering ved Innervatnet og Heimervatnet.
- Statens vegvesen vil ikke ta stilling nå til et eventuelt samarbeid om videre utvikling av rasteplass ved Innervatnet.

Sametinget

- Reindrift: Det må tas nødvendig hensyn til samiske interesser.
- Samiske kulturminner/kulturmiljø: Etter befaring er det ikke registrert fredede kulturminner på den aktuelle strekningen.

Kommentar fra Statens vegvesen:

- Reindrift: Det vises til konsekvensutredning med egen rapport på reindrift.

STImuli

Tursykling: Det satses på en nasjonal tursykkelrute fra Polarsirkelen på Saltfjellet til Kjerringøy. For strekningen mellom Lønsdal og Storjord er det planlagt egen trasé utenom E6.

Kommentar fra Statens vegvesen:
Planstrekningen mellom Viskis og kryss rv. 77 ligger i området hvor sykkelruta er planlagt utenom E6. Sykkelruta berøres derfor ikke av E6-planen.

10 Vedlegg

10.1 Forslag til bestemmelser

Saltdal kommune

Forslag til

Planbestemmelser

detaljregulering med konsekvensutredning for E6 Viskis – kryss rv. 77

Dato: Desember 2014
Dato for siste revisjon:
Dato for kommunestyrets vedtak:

Planbestemmelser
§ 1 GENERELT

1.1 Formål
Detaljreguleringen skal legge til rette for utbedring av E6, permanent deponering av overskuddsmasser fra Tjernfjelltunnelen, samt sikre framtidig arealdisponering innenfor planområdet.

1.1 Planavgrensning
Det regulerte området er vist med plangrense på plankart i målestokk 1: 2000 datert 28.11.2014. Planen består av i alt 7 plankart.

Følgende eiendommer blir berørt av planen: 73/1 Statskog SF

Detaljreguleringen vil ikke erstatte hele eller deler av andre reguleringsplaner.

1.2 Planområdets arealformål
Området reguleres til følgende formål, jf. Plan og bygningslovens § 12-5, 12-6 og 12-7:
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
Landbruks-, natur-, og friluftsformål samt reindrift, samlet eller hver for seg

Hensynssoner jf. § 12-6:

- Sone med særlige hensyn til reindrift. Flyttlei for rein.
- Faresone. Høyspenningsanlegg, høyspent luftlinje.

§ 2 FELLES BESTEMMELSER

2.1 Byggegrense
Etter veglovens § 29 er byggegrense langs riksveg 50 meter, regnet fra vegens midtlinje.

2.2 Naturens mangfold
Under anleggsarbeidet eller annen virksomhet innen planområdet skal det utvises aktsomhet for å unngå mulig skade på arter, naturtyper og økosystemer, jf. Lov om forvaltning av naturens mangfold.

2.3 Kulturminner (Plan- og bygningslovens § 12-7 nr. 2)
Kommer det under graving fram gjenstander eller spor etter menneskelig aktivitet som omfattes av kulturminneloven, skal arbeidet stanses og melding sendes Sametinget og Nordland fylkeskommune, jf. Kulturminneloven § 8 andre ledd.

2.4 Terreng og revegetering (plan og bygningsloven § 12-7 nr. 3)
Terrenginngrep skal generelt begrenses, og skje mest mulig skånsomt. Skjæringer, fyllinger og øvrige berørte areal/ anlegg skal formes og revegeteres slik at de er godt tilpasset omkringliggende terreng/ område. Store terrenginngrep formes slik at de permanente visuelle og miljømessige virkningene av inngrepet blir minst mulig, og at ny landskapsform kan istandsettes og revegeteres. Rigg og marksikringsplanen videreføres (f.eks. ved hjelp av en mer detaljert utgave) og setter rammer for anleggsarbeidet.

2.5 Plan for miljøoppfølging (plan og bygningsloven § 12-7 nr. 3 og 13)
Det skal utarbeides plan for å sikre at føringer og krav for det ytre miljøet slik det er oppsummert i kapittel 8.5 i planbeskrivelsen, blir ivaretatt på en systematisk måte i den videre detaljering og prosjektering.

§ 3 SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR (Plan- og bygningslovens § 12-5 nr. 2)

3.1. Generelt
Formålet omfatter alle arealer til bygging, sikring, drift og vedlikehold av veg, grøft-/fyllings- og skjæringsareal, parkeringsplasser, stopplommer, avkjørsler, rekkverk og andre anlegg som naturlig tilhører ny veg. I anleggsperioden tillates området benyttet til all virksomhet som er nødvendig for gjennomføring av veganlegget, herunder midlertidig trafikkavvikling, midlertidige bygninger og anlegg, lagring med mer.

§ 4 LANDBRUKS-, NATUR OG FRILUFTSOMRÅDER SAMT REINDRIFT - FRILUFTSFORMÅL

4.1 Generelt
Områdene reguleres til LNFR-areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag.

4.2 o_L5
Etter anleggsfasen skal arealet ryddes og istandsettes. På deler av området kan det i samarbeid med kommunen og Statskog etableres parkeringsplass som erstatning for eksisterende parkeringsplass som forsvinner på grunn av vegutbedringen.

§ 5. OMRÅDEBESTEMMELSER

5.1 Anleggs- og riggområde. o_L1, o_L2, o_L3, o_L4, o_L6, o_L7, o_L8
Areal regulert til LNFR-områder tillates i anleggsfasen midlertidige anleggs- og riggområder, midlertidig trafikkavvikling og midlertidig og permanent deponering av overskuddsmasser. Før deponering skal vekstmasser fra området tas av og mellomlagres. Før permanent massedeponering, skal det utarbeides en plan for bruk og istandsetting av deponiet som godkjennes av byggherre. Deponiplanen skal omhandle hvordan man fyller opp regulert areal, volum og massetype. Planen skal illustrere hvordan terrenget etter endt deponering skal formgis og tildekkes med vekstmasser for revegetering.

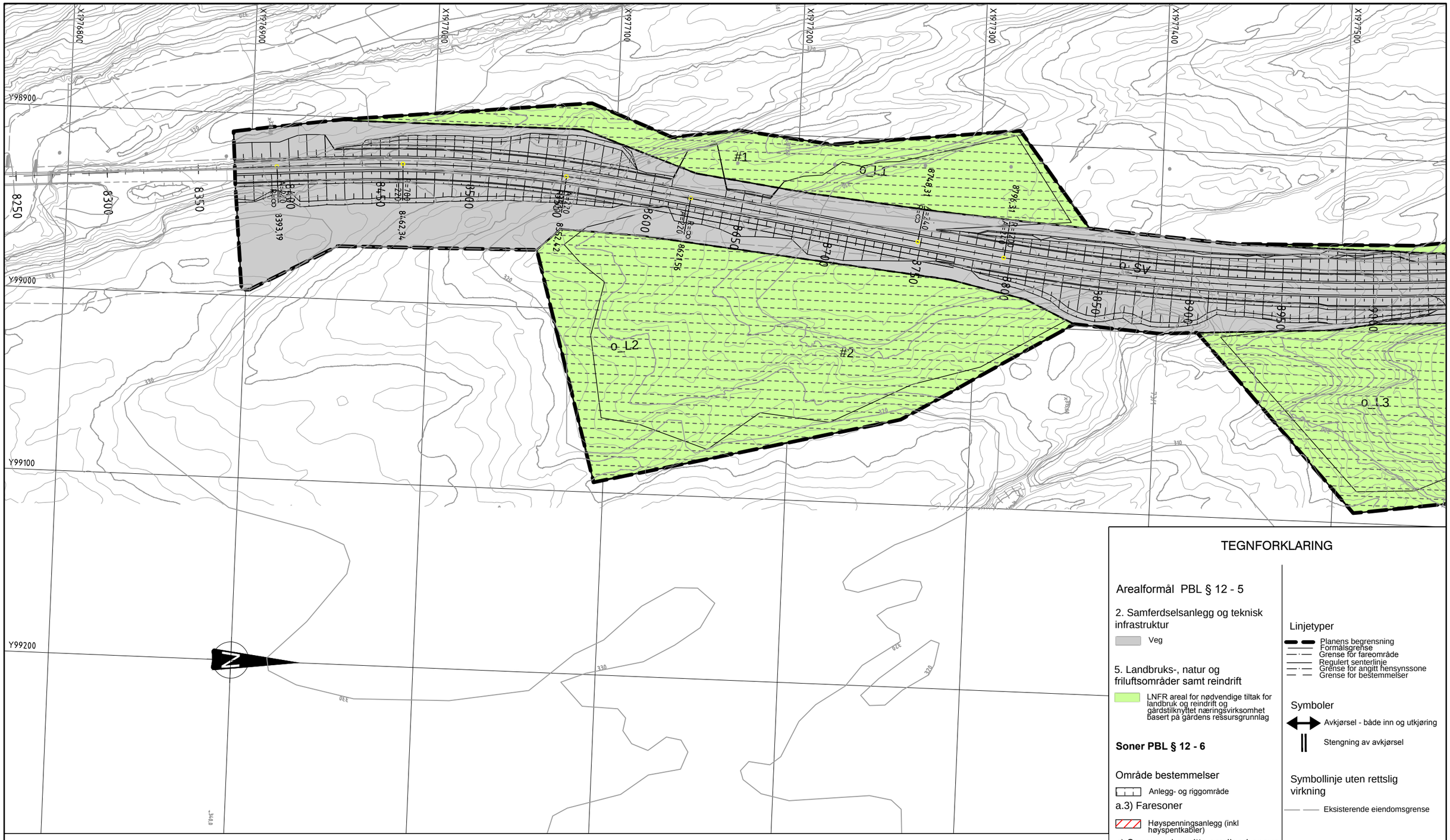
5.2 Anleggs- og riggområde. o_L5
Arealet tillates i anleggsfasen til midlertidige anleggs- og riggområder og midlertidig deponering av masser.

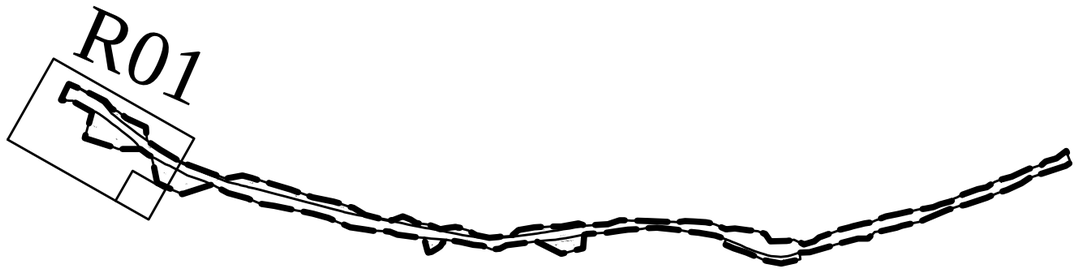
§ 6. HENSYNSSONER

Innenfor områder avsatt som hensynssoner gjelder følgende:

a. Sone med særlige hensyn til reindrift. Flyttlei for rein.
   Fyllingene til ny riksveg må utformes slik at de er lett forsérbare for trekkende rein.
   Det skal inngås prosessavtale med Saltfjellet reinbeitedistrikt før anleggsarbeidet kan starte opp.
b. Faresone.
   Høgspenningsanlegg inkl. høyspentkabler

10.2 Forslag til plankart





TEGNFORKLARING

Arealformål PBL § 12 - 5

2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
- Veg

5. Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift
- LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

Soner PBL § 12 - 6

Område bestemmelser
- Anlegg- og riggområde

a.3) Faresoner
- Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler)

c) Sone med angitte særlige hensyn
- Hensyn reindrift

Linjetyper
- Planens begrensning
- Formålsgrense
- Grense for fareområde
- Regulert senterlinje
- Grense for angitt hensynssone
- Grense for bestemmelser

Symboler
- Avkjørsel - både inn og utkjøring
- Stengning av avkjørsel

Symbollinje uten rettslig virkning
- Eksisterende eiendomsgrense

0 25 50
Målestokk i A3 1:2000

Revisjon	Dato	Saksnr.	Signatur

E6 Sørelva - Borkamo

Viskis - kryss rv 77

Forslag til detaljregulering med konsekvensutredning

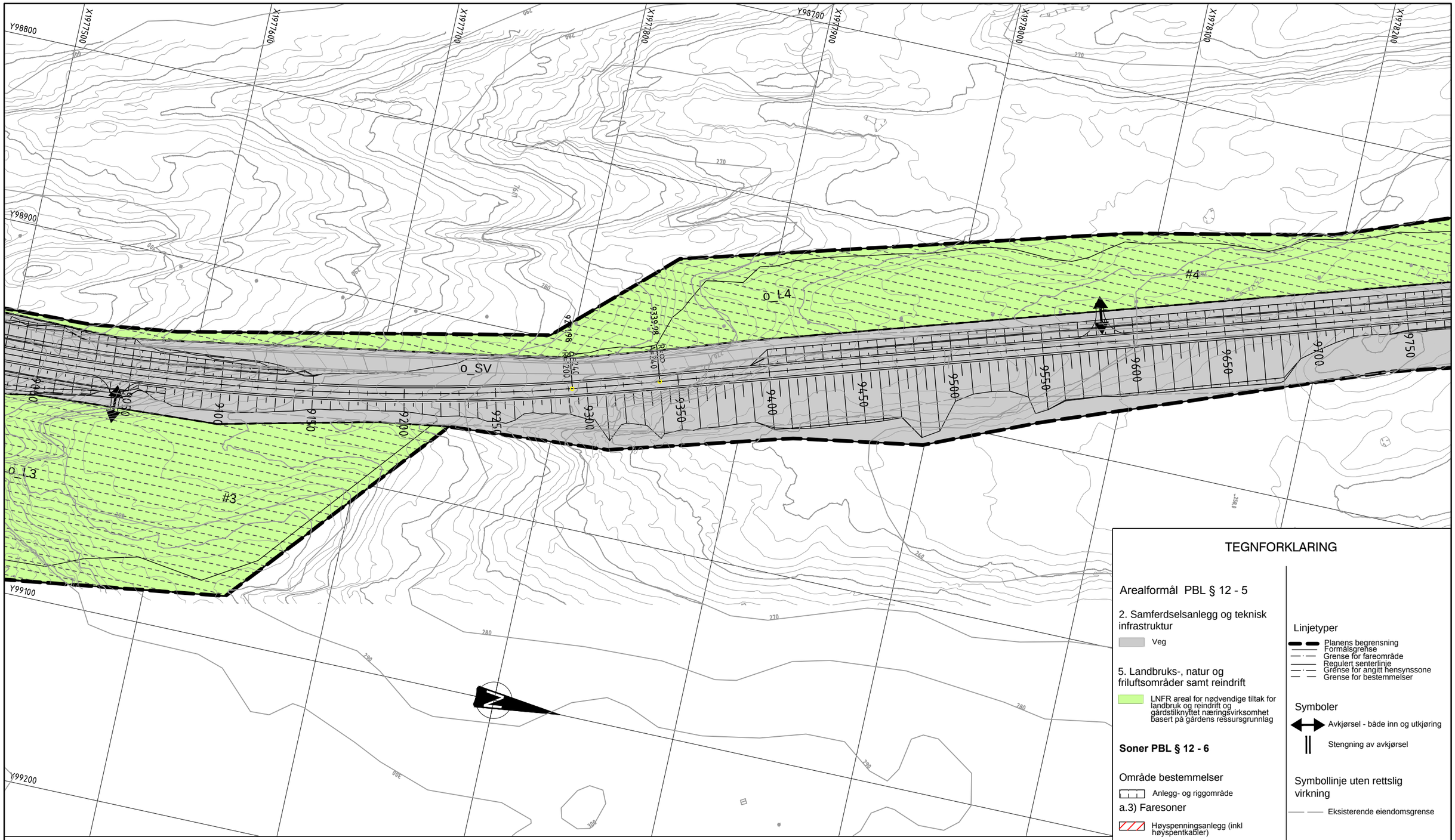
PlanID:	2013006
Kartgrunnlag:	FKB N1 02.09.2001
Kartreferanse:	EUREF89, NTM 15
Høydegrunnlag:	NN 1954

Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven	Dato	Saksnr.	Signatur
Dato for oppstartsmøte	28.10.2013		
Kunngjøring oppstart av reguleringsplanarbeid	19.02.2014		
Vedtak om høring og offentlig ettersyn			
Periode for høring og offentlig ettersyn	12.01. - 24.02.2015		
Vedtak kommunestyret			

Saltdal kommune

Statens vegvesen

Dato:	29.04.2015
PROF-nummer	18EV00006R-00026
Utarbeidet av:	fraddi
Saksbehandler	Roar Andersen
Tegningsnummer:	R 01



TEGNFORKLARING

Arealformål PBL § 12 - 5

2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
- Veg

5. Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift
- LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

Soner PBL § 12 - 6

Område bestemmelser
- Anlegg- og riggområde

a.3) Faresoner
- Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler)

c) Sone med angitte særlige hensyn
- Hensyn reindrift

Linjetyper
- Planens begrensning
- Formålsgrense
- Grense for fareområde
- Regulert senterlinje
- Grense for angitt hensynssone
- Grense for bestemmelser

Symboler
- Avkjørsel - både inn og utkjøring
- Stengning av avkjørsel

Symbollinje uten rettslig virkning
- Eksisterende eiendomsgrense

0 25 50
Målestokk i A3 1:2000

Revisjon	Dato	Saksnr.	Signatur

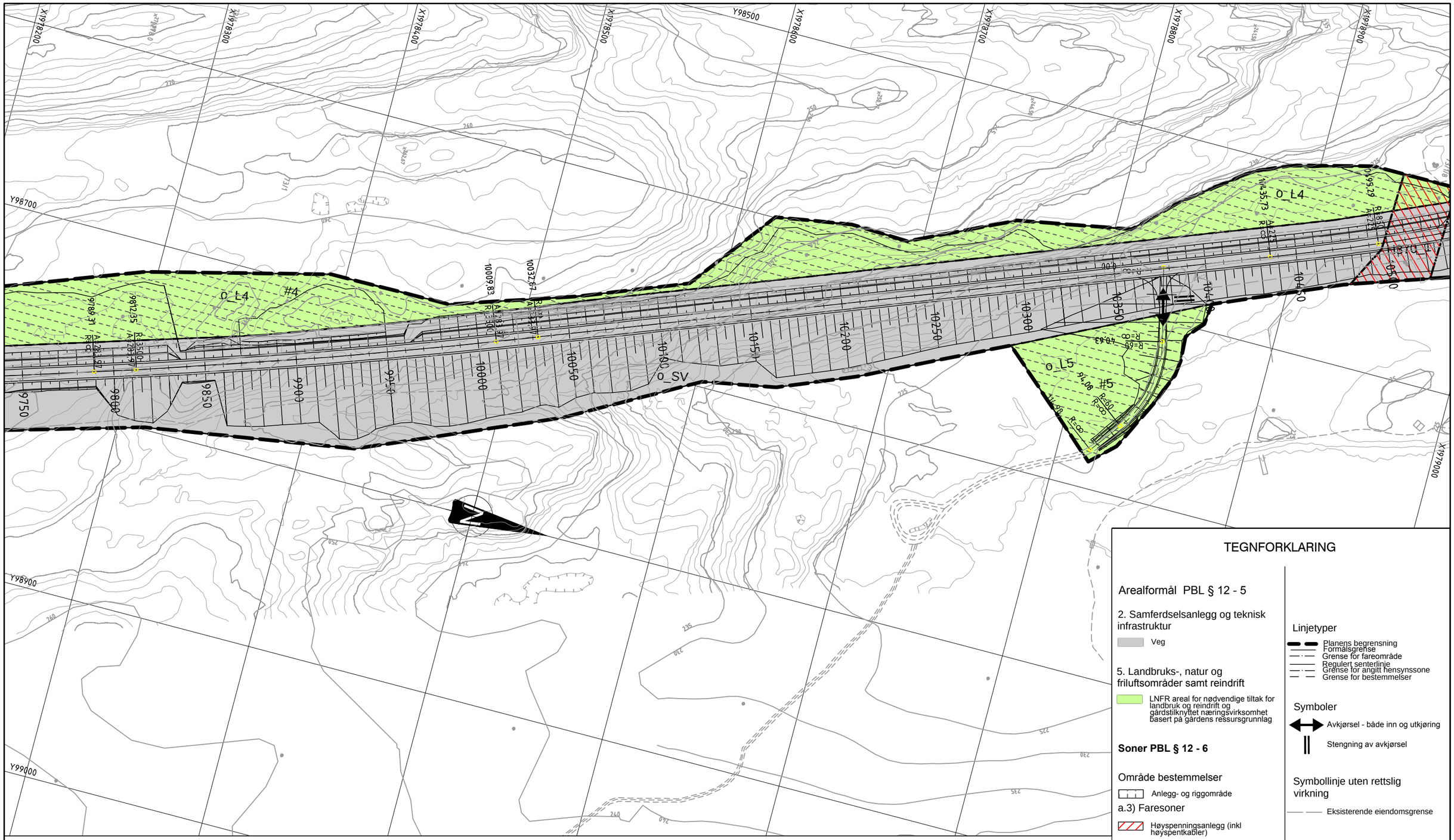
E6 Sørelva - Borkamo
Viskis - kryss rv 77
Forslag til detaljregulering med konsekvensutredning

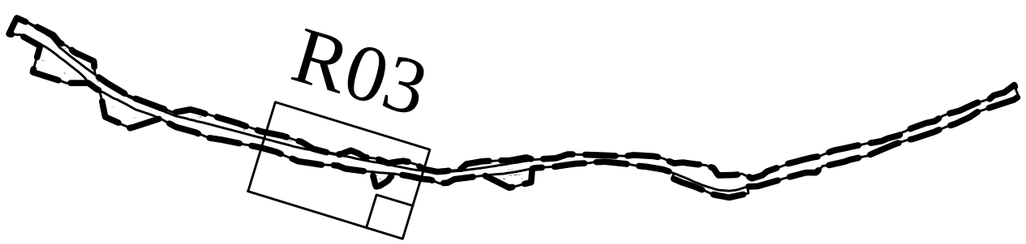
PlanID:	2013006
Kartgrunnlag:	FKB N1 02.09.2001
Kartreferanse:	EUREF89, NTM 15
Høydegrunnlag:	NN 1954

Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven	Dato	Saksnr.	Signatur
Dato for oppstartsmøte	28.10.2013		
Kunngjøring oppstart av reguleringsplanarbeid	19.02.2014		
Vedtak om høring og offentlig ettersyn			
Periode for høring og offentlig ettersyn	12.01. - 24.02.2015		
Vedtak kommunestyret			

Saltdal kommune | Statens vegvesen

Dato: 29.04.2015	Utarbeidet av: fridli	Tegningsnummer:	
PROF-nummer 18EV00006R-00026	Saksbehandler Roar Andersen	R 02	





TEGNFORKLARING

Arealformål PBL § 12 - 5

2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
- Veg

5. Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift
- LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

Soner PBL § 12 - 6

Område bestemmelser
- Anlegg- og riggområde

a.3) Faresoner
- Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler)

c) Sone med angitte særlige hensyn
- Hensyn reindrift

Linjetyper
- Planens begrensning / Formålsgrense
- Grense for fareområde
- Regulert senterlinje
- Grense for angitt hensynssone
- Grense for bestemmelser

Symboler
- Avkjørsel - både inn og utkjøring
- Stengning av avkjørsel

Symbollinje uten rettslig virkning
- Eksisterende eiendomsgrense

0 25 50
Målestokk i A3 1:2000

Revisjon	Dato	Saksnr.	Signatur

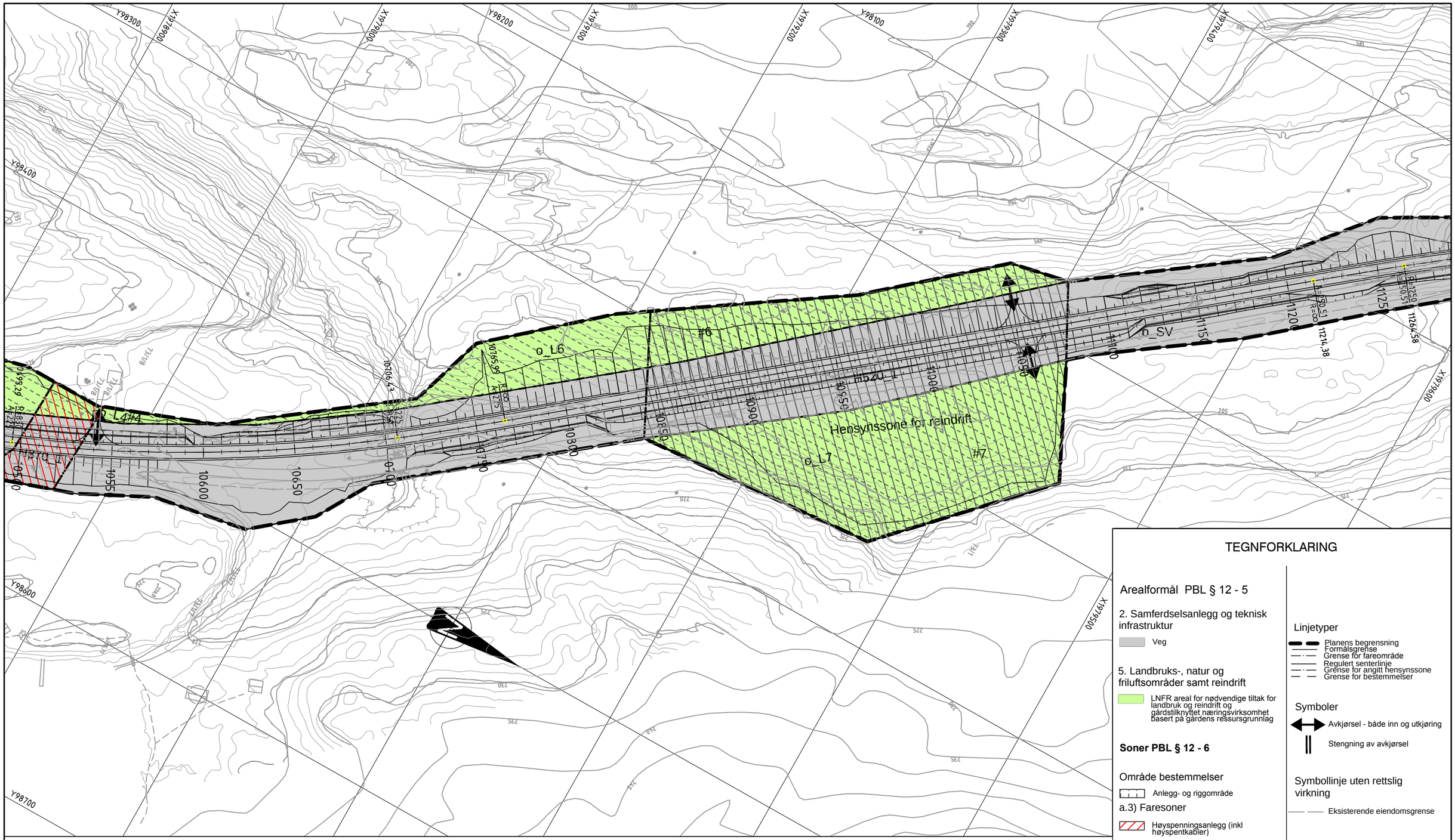
E6 Sørelva - Borkamo
Viskis - kryss rv 77
Forslag til detaljregulering med konsekvensutredning

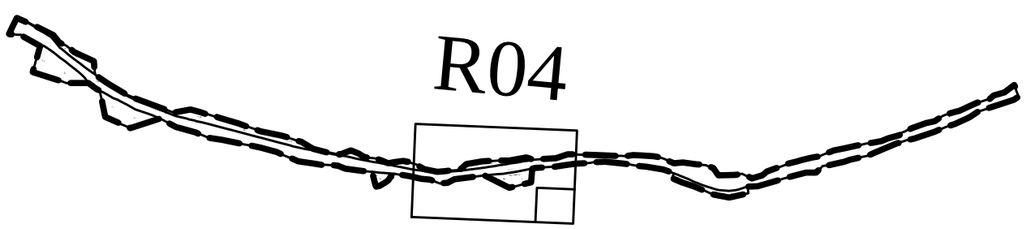
PlanID:	2013006
Kartgrunnlag:	FKB N1 02.09.2001
Kartreferanse:	EUREF89, NTM 15
Høydegrunnlag:	NN 1954

Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven	Dato	Saksnr.	Signatur
Dato for oppstartsmøte	28.10.2013		
Kunngjøring oppstart av reguleringsplanarbeid	19.02.2014		
Vedtak om høring og offentlig ettersyn			
Periode for høring og offentlig ettersyn	12.01 - 24.02.2015		
Vedtak kommunestyret			

Saltdal kommune | Statens vegvesen

Dato: 29.04.2015
Utarbeidet av: fridrb
PROF-nummer 18EV00006R-00026
Saksbehandler Roar Andersen
Tegningsnummer: R 03





TEGNFORKLARING

Arealformål PBL § 12 - 5

2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
- Veg

5. Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift
- LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

Soner PBL § 12 - 6

Område bestemmelser
- Anlegg- og riggområde

a.3) Faresoner
- Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler)

c) Sone med angitte særlige hensyn
- Hensyn reindrift

Linjetyper
- Planens begrensning
- Formålsgrense
- Grense for fareområde
- Regulert senterlinje
- Grense for angitt hensynssone
- Grense for bestemmelser

Symboler
- Avkjørsel - både inn og utkjøring
- Stengning av avkjørsel

Symbollinje uten rettslig virkning
- Eksisterende eiendomsgrense

0 25 50
Målestokk i A3 1:2000

Revisjon	Dato	Saksnr.	Signatur

E6 Sørelva - Borkamo

Viskis - kryss rv 77

Forslag til detaljregulering med konsekvensutredning

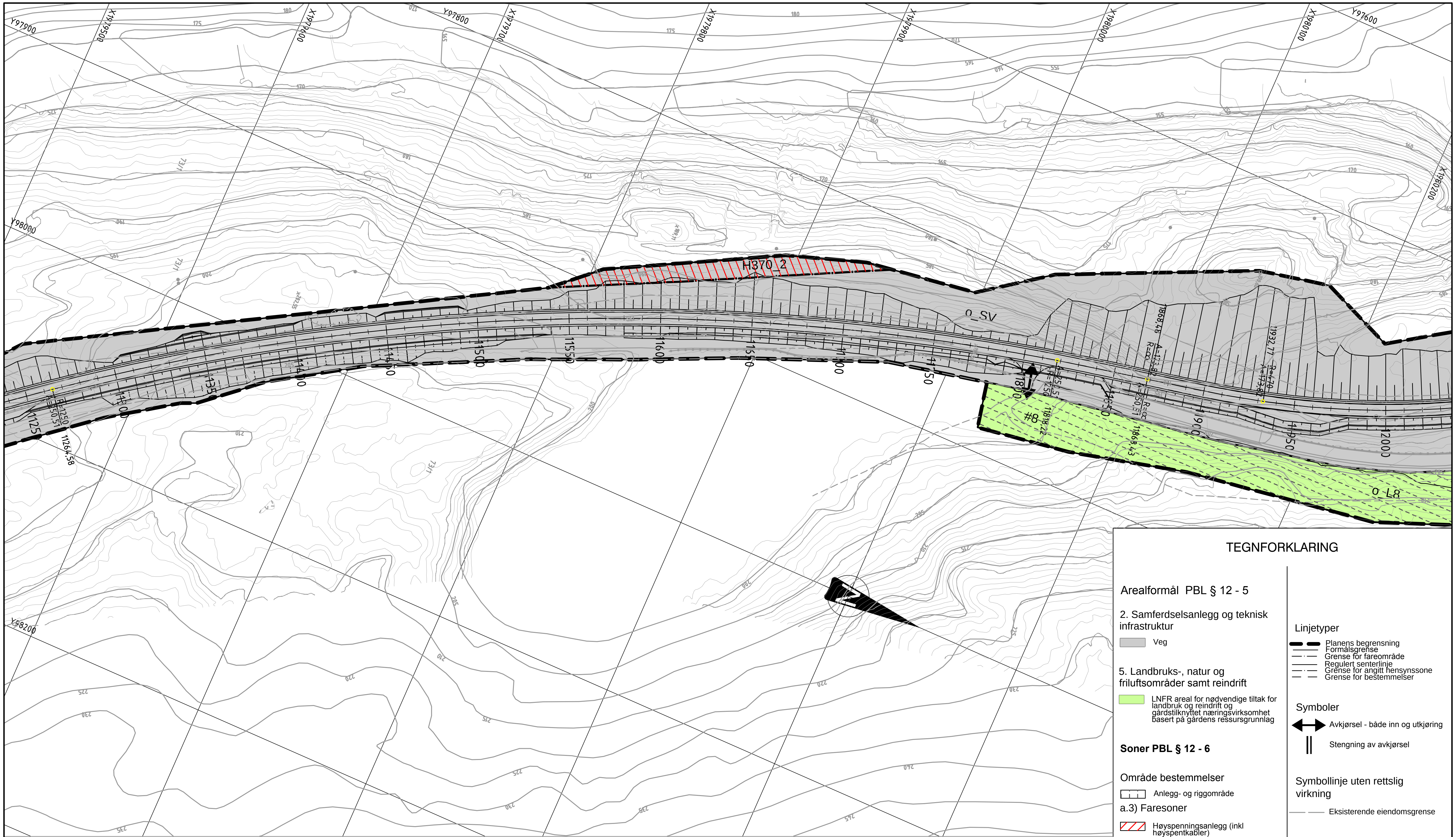
PlanID:	2013006
Kartgrunnlag:	FKB N1 02.09.2001
Kartreferanse:	EUREF89, NTM 15
Høydegrunnlag:	NN 1954

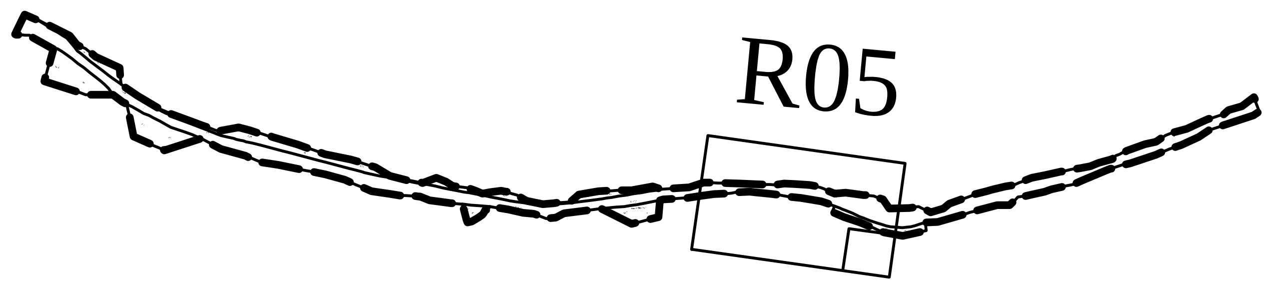
Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven	Dato	Saksnr.	Signatur
Dato for oppstartsmøte	28.10.2013		
Kunngjøring oppstart av reguleringsplanarbeid	19.02.2014		
Vedtak om høring og offentlig ettersyn			
Periode for høring og offentlig ettersyn	12.01. - 24.02.2015		
Vedtak kommunestyret			

Saltdal kommune

Statens vegvesen

Dato: 29.04.2015		Utarbeidet av: fridki	Tegningsnummer: R 04
PROF-nummer 18EV00006R-00026		Saksbehandler Roar Andersen	





TEGNFORKLARING

Arealformål PBL § 12 - 5

2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Veg

5. Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift

LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

Soner PBL § 12 - 6

Område bestemmelser

Anlegg- og riggområde

a.3) Faresoner

Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler)

c) Sone med angitte særlige hensyn

Hensyn reindrift

Linjetyper

- Planens begrensning
- Formålsgrense
- Grense for fareområde
- Regulert senterlinje
- Grense for angitt hensynssone
- Grense for bestemmelser

Symboler

- Avkjørsel - både inn og utkjøring
- Stengning av avkjørsel

Symbollinje uten rettslig virkning

- Eksisterende eiendomsgrense

0 25 50

Målestokk i A3 1:2000

Revisjon	Dato	Saksnr.	Signatur

E6 Sørelva - Borkamo

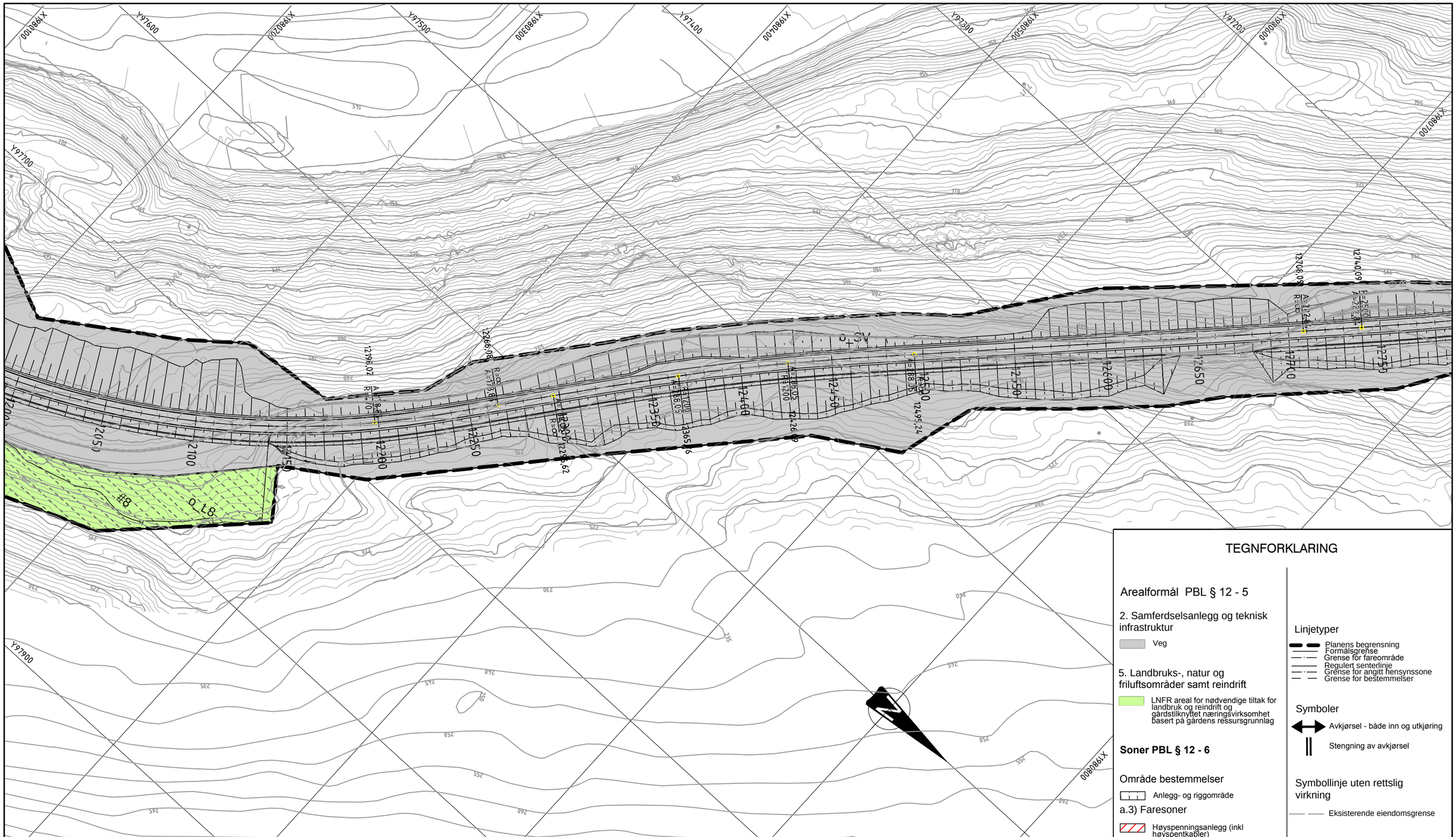
Viskis - kryss rv 77

Forslag til detaljregulering med konsekvensutredning

PlanID:	2013006
Kartgrunnlag:	FKB N1 02.09.2001
Kartreferanse:	EUREF89, NTM 15
Høydegrunnlag:	NN 1954

Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven	Dato	Saksnr.	Signatur
Dato for oppstartsmøte	28.10.2013		
Kunngjøring oppstart av reguleringsplanarbeid	19.02.2014		
Vedtak om høring og offentlig ettersyn			
Periode for høring og offentlig ettersyn	12.01. - 24.02.2015		
Vedtak kommunestyret			

Saltdal kommune	Statens vegvesen	Dato: 29.04.2015	Utarbeidet av: friddi	Tegningsnummer:
		PROF-nummer 18EV00006R-00026	Saksbehandler Roar Andersen	R 05



TEGNFORKLARING

Arealformål PBL § 12 - 5

2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
- Veg

5. Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift
- LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

Soner PBL § 12 - 6

Område bestemmelser
- Anlegg- og riggområde

a.3) Faresoner
- Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler)

c) Sone med angitte særlige hensyn
- Hensyn reindrift

Linjetyper
- Planens begrensning
- Formålsgrense
- Grense for fareområde
- Regulert senterlinje
- Grense for angitt hensynssone
- Grense for bestemmelser

Symboler
- Avkjørsel - både inn og utkjøring
- Stengning av avkjørsel

Symbollinje uten rettslig virkning
- Eksisterende eiendomsgrense

0 25 50
Målestokk i A3 1:2000

Revisjon	Dato	Saksnr.	Signatur

E6 Sørelva - Borkamo

Viskis - kryss rv 77

Forslag til detaljregulering med konsekvensutredning

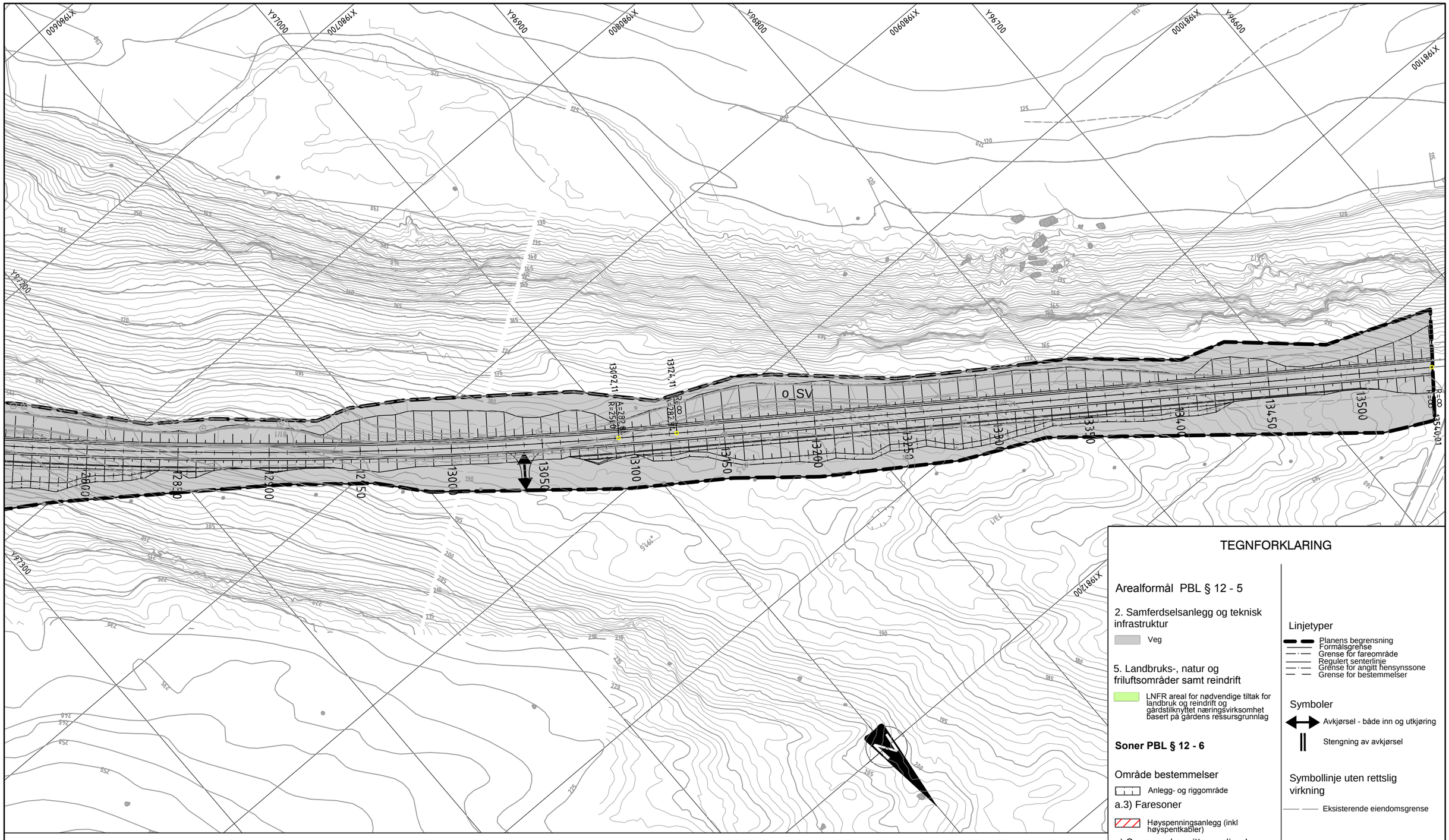
PlanID:	2013006
Kartgrunnlag:	FKB N1 02.09.2001
Kartreferanse:	EUREF89, NTM 15
Høydegrunnlag:	NN 1954

Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven	Dato	Saksnr.	Signatur
Dato for oppstartsmøte	28.10.2013		
Kunngjøring oppstart av reguleringsplanarbeid	19.02.2014		
Vedtak om høring og offentlig ettersyn			
Periode for høring og offentlig ettersyn	12.01. – 24.02.2015		
Vedtak kommunestyret			

Saltdal kommune

Statens vegvesen

Dato: 29.04.2015	Utarbeidet av: friddi	Tegningsnummer: R 06
PROF-nummer 18EV00006R-00026	Saksbehandler Roar Andersen	



TEGNFORKLARING

Arealformål PBL § 12 - 5

2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Veg

5. Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift

- LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

Soner PBL § 12 - 6

Område bestemmelser

- Anlegg- og riggområde

a.3) Faresoner

- Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler)

c) Sone med angitte særlige hensyn

- Hensyn reindrift

Linjetyper

- Planens begrensning
- Formålsgrense
- Grense for fareområde
- Regulert senterlinje
- Grense for angitt hensynssone
- Grense for bestemmelser

Symboler

- Avkjørsel - både inn og utkjøring
- Stengning av avkjørsel

Symbollinje uten rettslig virkning

- Eksisterende eiendomsgrense

0 25 50
Målestokk i A3 1:2000

Revisjon	Dato	Saksnr.	Signatur

E6 Sørelva - Borkamo

Viskis - kryss rv 77

Forslag til detaljregulering med konsekvensutredning

PlanID:	2013006
Kartgrunnlag:	FKB N1 02.09.2001
Kartreferanse:	EUREF89, NTM 15
Høydegrunnlag:	NN 1954

Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven	Dato	Saksnr.	Signatur
Dato for oppstartsmøte	28.10.2013		
Kunngjøring oppstart av reguleringsplanarbeid	19.02.2014		
Vedtak om høring og offentlig ettersyn			
Periode for høring og offentlig ettersyn	12.01. - 24.02.2015		
Vedtak kommunestyret			

Saltdal kommune

Statens vegvesen

Dato: 29.04.2015	Utarbeidet av: fridli	Tegningsnummer: R 07
PROF-nummer 18EV00006R-00026	Saksbehandler Roar Andersen	

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