



Statens vegvesen

Planbeskrivelse - R1922133



## Reguleringsplan E6 - Høytverrelv i Bardu kommune

Parsell: E6, HP6, km. 2,275 - 4,150

## Innhold

1 Innledning.....	2
2 Bakgrunn for planforslaget.....	3
2.1 Planområdet.....	3
2.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for “E6 - Høytverrelv” .....	3
2.3 Målsettinger for planforslaget .....	3
2.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning.....	4
2.5 Rammer og premisser for planarbeidet .....	4
3 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet .....	5
3.1 Beliggenhet.....	5
3.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk .....	5
3.3 Trafikkforhold .....	5
3.4 Teknisk infrastruktur .....	6
3.5 Landskapsbilde/bybilde.....	6
3.6 Naturmangfold .....	6
3.7 Kulturmiljø.....	6
3.8 Naturressurser.....	6
3.9 Grunnforhold.....	6
4 Beskrivelse av forslag til detaljregulering.....	6
4.1 Planlagt arealbruk.....	6
4.2 Tekniske forutsetninger.....	7
5 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger .....	8
5.1 Framkommelighet .....	8
5.2 Avlastet veg og forslag til omklassifisering.....	8
5.3 Naboer .....	8
5.4 Byggegrenser .....	8
5.5 Gang- og sykkeltrafikk .....	9
5.6 Kollektivtrafikk.....	9
5.7 Naturressurser.....	9
5.8 Støy og vibrasjoner .....	9
5.9 Massehåndtering.....	9
5.10 Risiko, sårbarhet og sikkerhet .....	9
6 Konsekvensutredning .....	10
7 Gjennomføring av forslag til plan .....	11
7.1 Framdrift og finansiering.....	11
7.2 Trafikkavvikling i anleggsperioden .....	11

7.3 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)- og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen .....	12
8 Adresseliste inkludert grunneierliste .....	12
9 Vedlegg.....	14

## 1 Innledning

Forslag til detaljregulering med konsekvensutredning for Høytverrelv er utarbeidet av Statens vegvesen i samarbeid med Bardu kommune, og med hjemmel i Plan og bygningslovens § 3-7. Statens vegvesen er ansvarlig for saksbehandlingen fram til oversendelse til kommunen til første gangs behandling etter Plan- og bygningslovens § 12-10. Utleggelse til offentlig ettersyn og merknadsbehandling vil skje i samarbeid med Bardu kommune og Statens vegvesen.

Hensikten med planarbeidet er å utbedre bredde, kurvatur og stigningsforhold på strekningen. Sammenhengende gang-sykkelveg til Storbekkveien, med planfri kryssing til Bruhaugen inngår i planen.

Oppstart av planarbeidet ble i henhold til Plan- og bygningslovens § 12-8 annonsert i Nye Troms og Nordlys den 3. februar 2015.

Varsel om oppstart av reguleringsplanlegging ble sendt ut til offentlige instanser samt grunneiere og andre berørte. I forbindelse med planoppstart ble det avholdt særmøter med Fylkesmannen og NVE.

Planforslaget er datert 14.10.2015 og består av følgende deler:

- Plankart
- Reguleringsbestemmelser
- Planbeskrivelse

Planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i tiden 15.10.15 – 29.11.15 på følgende steder:

- Bardu kommune, servicetorget på kommunehuset.
- Statens vegvesen Region nord, på Smestad Setermoen.
- Internett: [www.vegvesen.no/vegprosjekter/](http://www.vegvesen.no/vegprosjekter/)

Utlegging til offentlig ettersyn blir kunngjort i Nye Troms og Nordlys. Grunneiere og rettighetshavere vil få skriftlig melding om dette. Planforslaget blir samtidig sendt ut på høring til offentlige instanser. I forbindelse med høring vil det bli holdt en åpen dag med presentasjon av forslaget og eventuell befarung.

Eventuelle merknader til planforslaget må være skriftlige og sendt innen 29.11.2015 til: Statens vegvesen Region nord, Postboks 1403, 8002 Bodø, eller firmapost-nord@vegvesen.no

Kontaktperson i Bardu kommune: Per Åke Heimdal, tlf. 77 18 53 04.  
E-post: Per.Ake.Heimdal@Bardu.kommune.no

Kontaktperson i Statens vegvesen: Lars Greger Bakken, tlf. 77 61 74 60.  
E-post: Lars.Bakken@vegvesen.no

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

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

Prosjektgruppa for utarbeidelse av planforslaget:

Navn	Firma	Fagansvar
Lars Greger Bakken	Statens vegvesen	Formell prosess, plandokument og koordinering
Ulf-Håkon Stoltz	Statens vegvesen	Landskap
Lars Aage Gade Sørensen	Statens vegvesen	Naturmiljø
Per Åke Heimdal	Bardu kommune	Kommunens representant
Abdirakib Mohammed Derik	Statens vegvesen	Bru og konstruksjoner
Trond Stenersen	Statens vegvesen	Bygge og anleggsteknikk

Rådgivende Biologer AS har utarbeidet konsekvensutredning for naturmiljø.

Rambøll har utført:

- Grunnundersøkelser med geoteknisk vurdering.
- Konsekvensutredning for landskap.
- Utarbeidelse av plankart.
- Vegplanlegging.

Vegdirektoratet er ansvarlig for brukonstruksjon.

## 2 Bakgrunn for planforslaget

### 2.1 Planområdet

Planområdet ligger langs E6 fra Moegga til Storbekkveien rett nord for Setermoen. Omtrent 1.875 meter av E6 inngår i planen. Tettbebyggelsen på Setermoen slutter på Moegga. Videre nordover er det mer landlig bebyggelse øst for E6 på Høyden og Bruhaugen og vest for E6 langs Storbekkveien.

### 2.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for "E6 - Høytverrelv"

E6 på stedet har dårlige stigningsforhold og kurvatur. Høytverrelv bru ligger i en kurve og er for smal til at store kjøretøy kan møtes trygt. Dagens gang- sykkelveg slutter mellom Moegga og Høytverrelv bru, slik at gående og syklende må følge E6, over brua og videre nordover. Strekingen er svært utrygg for myke trafikanter og det har vært relativt mange uhell med større kjøretøy samt påkjøring bakfra ved Bruhaugen.

### 2.3 Målsettinger for planforslaget

- Bedre fremkommelighet, særlig for store kjøretøy.

- Sikker gang- og sykkelforbindelse fra Setermoen til Storbekkveien med trygg kryssing til Bruhaugen/Høydenområdet.
- Oversiktlig kurvatur og vegbredde tilpasset fremtidige krav.

## 2.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Reguleringsplanen er unntatt krav om planprogram i *forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan og bygningsloven* (se § 5, § 3 c og vedlegg II punkt 10 e). Landskap og naturmiljø er konsekvensutredet.

## 2.5 Rammer og premisser for planarbeidet

### *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging*

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

- Sikkerhet og fremkommelighet for vegtrafikken, gående og syklende.
- Hensyn til vassdraget.
- Tilpasset utforming for å ivareta en viktig naturtype og vilthensyn i området.

### *Nasjonal transportplan*

Tiltaket er ikke med i gjeldende nasjonal transportplan.

I riksvegutredningen 2015 for rute 8A, inngår utbedring av strekningen Brandvoll – Olsborg til dimensjoneringsklasse H4 (10 meter vegbredde og forsterket midtoppmerking).

Høytverrelv bru er en flaskehals på denne strekningen og det er derfor ønskelig å utbedre vegen her så snart som mulig.

### *Planstatus for området*

E6 traseen inngår i gjeldende kommunedelplan for omlegging av E6 utenfor Setermoen. Med unntak av tilknytning til dagens E6 og justeringer som kommer av økt detaljering, følges linja fra kommunedelplanen opp i reguleringsplanen. I LNFR området lengst sør i planområdet avsettes hensynssone for fremtidig regulering. Dette er en videreføring av kommunedelplanens båndlegging.

Planforslaget erstatter i sin helhet gjeldende reguleringsplan «Gangvei Moegga – Storbekkveien».

### 3 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

#### 3.1 Beliggenhet



#### 3.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk

Planen går fra boligfeltet på Moegga, gjennom et naturområde og over i en strekning med spredt boligbebyggelse og jordbruksdrift.

#### 3.3 Trafikkforhold

Årsdøgntrafikken (gjennomsnittlig trafikkmengde) på E6 er 3.600 kjøretøy per døgn for 2014. Trafikkmengden ventes økt til 4.500 i 2034. Andel tunge kjøretøy er ca. 20%. Det er ett kryss på Bruhaugen. Fartsgrensen er 60 km/t i sør og 80 km/t nordover etter Bruhaugkrysset.

### 3.4 Teknisk infrastruktur

To kraftledninger og en hovedvannledning berøres av vegomleggingen. Ved planlagt bussholdeplass og nytt kryss til Bruhaugen ligger en varmekollektor til et privat fjernvarmeanlegg.

### 3.5 Landskapsbilde/bybilde

Landskapet i området består av et flatt slettelandskap, hvor elva bukter seg gjennom landskapet omkranset av lauvskog. Fjellet Storala troner over det flatere landskapet og blir blikkfanget når man beveger seg langs vegen. Se vedlagte KU rapport for nærmere beskrivelse.

### 3.6 Naturmangfold

De viktigste berørte naturtypene er gråor-heggeskog og selve vannstrengen i Høytverrelva. Se vedlagte KU rapport for nærmere beskrivelse.

### 3.7 Kulturmiljø

Det er ikke kjent kulturminner som blir direkte berørt av utbyggingen.

### 3.8 Naturressurser

Det er ingen kjente forekomster av naturressurser i området.

### 3.9 Grunnforhold

Grunnundersøkelsene viser generelt løsmasser av sand og grus med innslag av silt. Grunnforholdene ligger godt til rette for omlegging av E6 selv om grunnen stedvis er telefarlig.

## 4 Beskrivelse av forslag til detaljregulering

### 4.1 Planlagt arealbruk

#### *Reguleringsformål og løsninger*

Bebyggelse og anlegg:

- **Boligbebyggelse- frittliggende småhusbebyggelse:** To boligtomter på vestsiden av E6 oppe på Moegga som videreføres som i dag. Ved en fremtidig omlegging av E6 i tunnel kan disse bli berørt.

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

- **Kjøreveg:** Omfatter E6 med kryssområde ved Bruhaugen og det kommunale vegnettet.
- **Gang- sykkelveg**
- **Annen veggrunn- tekniske anlegg:** Omfatter fylling/skjæring, tekniske anlegg og andre inngrep som er nødvendig for veganlegget.
- **Kollektivholdeplass:** Bussholdeplass ved Bruhaugkrysset og langsgående busslommer ved kryss til Moegga boligfelt.

Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift.



- **Landbruksområde:** Dyrket mark og områder som sees i sammenheng med tiliggende landbruksområder.

Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone:

- **Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone:** Høytverrelv-vassdraget.

Hensynssoner:

- **Faresone for høyspenningsanlegg:** To kraftlinjer krysser planområdet.
- **Frisiktssoner.**
- **Hensynssone – drivingsled for reindrift:** Drivingsleden skal ivaretas ved å unngå bratte vegskråninger der det er mulig samt bruk av demonterbart rekkverk, som kan tas ned når driving pågår.
- **Båndlegging for fremtidig regulering:**  
Denne reguleringsplanen erstatter delvis kommunedelplan for omlegging av E6 utenfor Setermoen. Fra nord til svingen på Moegga følger ny trase for E6 traseen i kommunedelplanen. Derfra og sørover er traseen i denne reguleringsplanen en tilpasning til dagens veg og ikke i tråd med kommunedelplanen. Området båndlegges derfor for fremtidig regulering der ny trase for E6 skal detaljplanlegges.



Fremtidig trase for E6.

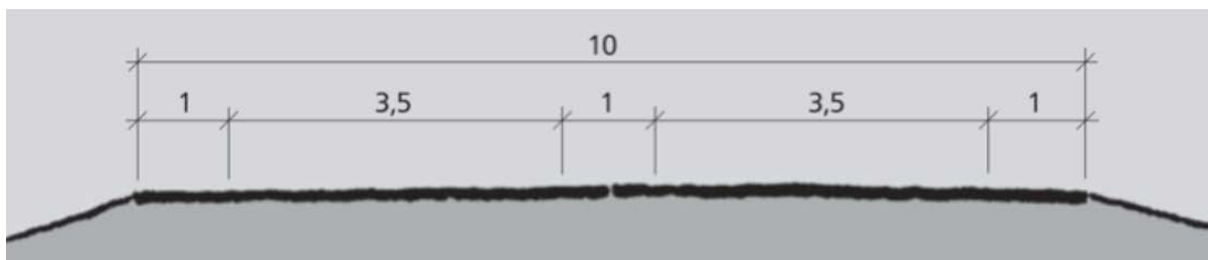
Bestemmelsesområde

- **Anlegg- og riggområde:** Område som kan benyttes til rigg og mellomlagring. I tillegg er det satt av et område langs vegtraseen som kan bli berørt under byggeperioden men som skal tilbakeføres.

## 4.2 Tekniske forutsetninger

### *Kjøreveger*

E6 skal utformes etter dimensjoneringsklasse H4. Klassen har ti meters bredde og forsterket midtoppmerking. Endelig veg vil avvike fra dimensjoneringsklassen på grunn av tilpasning til eksisterende E6. De viktigste tilpasningene vil være kurven på Moegga som blir krappere enn standardkravet for å treffe dagens veg, og forsterket midtoppmerking i overgangssonene mellom ny og gammel veg.



#### **Tverrprofil H4.**

#### *Gang- og sykkelveger, fortau og gangfelt*

Hele strekningen skal ha parallell gang- sykkelveg med tre meter asfaltert bredde. Gang-sykkelvegen plasseres på østsiden av E6 med kryssing til Bruhaugen i undergang.

#### *Andre tekniske forutsetninger*

Kryssing av Høytverrelva er tenkt over en trespenns bru på pilarer. Lengden blir omtrent 40 meter. Ettspenns platebru og tospenns bru på pilarer har også vært vurdert.

Hovedmomentene bak valg av trespenns bru:

- Gir bred kantsone langs elvebredden som ivaretar naturmiljøet langs elva.
- Løsningen gir stor lysåpning under brua og sammen med bredden på kantsonen gir dette muligheter for å benytte brua som viltundergang.
- Brutypen gir mindre fylling og har en slank konstruksjon. Brutypen er ansett for å være penere enn platebru og den gir et bedre landskapsbilde (det samme gjelder tospenns bru).

## **5 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger**

### **5.1 Framkommelighet**

Alle trafikantgrupper får bedre framkommelighet.

- Flaskehals over Høytverrelv forsvinner.
- Bedre vegstandard med økt vegbredde, bedre stigningsforhold og kurvatur.
- Gang- sykkelveg på hele strekningen med planfri kryssing.

### **5.2 Avlastet veg og forslag til omklassifisering**

Dagens bru og veganlegg som ikke inngår i ny trase forutsettes fjernet og tilbakeført naturlig tilstand. Vegens eiendomsområde forutsettes tilbakeført tilliggende eiendommer.

### **5.3 Naboer**

#### *Berørt bebyggelse*

Det er ingen bebyggelse som blir direkte berørt av utbyggingen. Avstand mellom E6 og eksisterende bebyggelse blir som før eller noe økt for enkelte hus.

#### *Innløsning av bebyggelse*

Det forutsettes at det ikke er nødvendig å løse inn bebyggelse som følge av planen.

#### *Avkjørsler og andre naboforhold*

Eksisterende markavkjørsler videreføres, enten direkte eller via gang-sykkelveg. Nordlig avkjørsel fra E6 inn på Høydenveien stenges, det er ellers ingen avkjørsler som berøres. Varmekollektor ved ny busslomme på Bruhaugen må flyttes eller sikres på annen måte.

### **5.4 Byggegrenser**

Byggegrense øst for E6 på Moegga inngår i reguleringsplan for «Fremtidstunet». På vestsiden er byggegrense satt til 30 meter.

## 5.5 Gang- og sykkeltrafikk

Planen medfører omtrent 1500 meter ny gang- sykkelveg til Storbekkveien pluss ny krysning og forbindelse til Bruhaugen. Avstand til butikk, idrettsanlegg og sentrum er relativt kort. Dette gir en helt ny hverdag for beboere som ønsker å gå eller sykle til Setermoen. Med tanke på folkehelse og forholdene for barn og unge er tiltaket svært positivt.

## 5.6 Kollektivtrafikk

Dagens busslomme ved Bruhaugen flyttes omtrent to hundre meter nordover. Det reguleres inn langsgående busslomme ved krysset til Moegga.

## 5.7 Naturressurser

### Jordbruk

Ved Høyden går ca. 5,5 da dyrket jord tapt som følge av vegutbyggingen. Lenger nord går gang- sykkelvegen langs to jorder og fyllingsfoten vil gå inn på jordene.

### Reindrift

Mellom Moegga og Høyverrelv går det ei flyttlei for rein. Den er for tiden ikke mye brukt men veganlegget må utformes slik at den fortsatt kan benyttes.

## 5.8 Støy og vibrasjoner

Foreløpige beregninger tilsier at støynivået er akseptabelt og ikke utløser krav om tiltak. Det vil bli gjennomført mer detaljerte støyberegninger, og dersom resultatene tilsier det vil det gjennomføres skjerming eller andre tiltak.

Miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442), blir lagt til grunn for etablering av ny veg og utbedring av eksisterende veg. Regelen er at «*når utbedringa gir merkbar økning i støynivå (større enn 3 dB) og medfører at anbefalte grenser passeres, bør det alltid gjennomføres avbøtende tiltak. Der utbedringa ikke gir merkbar økning, men de anbefalte støygrensene fra før er passerte for eksisterende støyfølsom bebyggelse, bør det også alltid gjennomføres avbøtende tiltak.*»

Ifølge retningslinjene bør støyen beregnes og kartfestes med en inndeling i to støysoner.

- Gul støysone (55 til 66dB) og rød støysone (>65 dB) skal utredes for støytiltak.
- Øvrige områder (dvs < 55 dB) utløser ingen tiltakspålit.

## 5.9 Massehåndtering

Prosjektet har et betydelig masseunderskudd. Nærmeste steinbrudd er i Salangsdalen omtrent 15 kilometer fra Høyverrelv bru. Det finnes også andre alternativ med både fjellmasser og morene.

## 5.10 Risiko, sårbarhet og sikkerhet

Det er utarbeidet en egen ROS analyse til planen (vedlagt). Følgende konkrete tiltak fremkom i analysen:

- På grunn av kurvatur bør fartsgrense fortsatt være 60 km/t lengst sør.
- Gjennomføre en enkel støyberegning for Moegga.

- Forsiktig drift i anleggsperioden for å hindre forurensing i vassdraget.
- Ivareta elgtrekk/viltområde.
- Hindre spredning av svartelistearten hagelupin.
- Unngå peling til bru under fuglenes yngleperiode i mars/april – juli.

## 6 Konsekvensutredning

Basert på en helhetlig vurdering av tiltaket og området for øvrig er landskap og naturmiljø konsekvensutredet. Vurdering av konsekvens og avbøtende tiltak er gjengitt under. Hovedrapportene er vedlagt.

### **Naturmiljø:**

En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastningen som økosystemet er, eller vil bli, utsatt for, jf. § 10 i naturmangfoldloven. En utbedring og omlegging av dagens E6-trase forbi Høytverrelv vil isolert sett ha middels negativ konsekvens for tema naturtyper på land og i ferskvann; liten til middels negativ konsekvens for tema viltområder, og liten negativ konsekvens for tema artsforekomster, herunder rødlistearter. Områdene langs vegen er middels belastet med naturinngrep. Det finnes pr. i dag ingen alternative utbyggingsplaner i nærområdene for planlagt oppgradering av E6. Den samlede belastningen på området, og kvalitetene som er beskrevet, vurderes på bakgrunn av kjent kunnskap å være middels.

### **Avbøtende tiltak, naturmiljø:**

For å redusere de negative virkningene for fugl og pattedyr i anleggsfasen, bør man i størst mulig grad unngå sprengningsarbeid i yngleperioden mars/april - juli.

Arealbeslag medfører størst negative virkninger for naturmiljøet på land og i ferskvann.

Derfor bør riggområder avgrenses fysisk, slik at anleggsaktivitetene utnytter et minst mulig område. Kryssingen av Høytverrelv bør skje med bru som er mest mulig tilpasset å kunne ivareta naturmiljøet langs elveløpet, herunder vannstrengens og elvemiljøets betydning som «grønn korridor». Eksisterende Høytverrelv bru bør fjernes, og tilliggende gammel vegtrase bør, så langt det er mulig, tilbakeføres. Gjenbruk av avdekningsmassene er som regel den miljømessig mest gunstige måten å revegetere på. Ved flytting av masser bør ytterligere spredning av fremmedarten hagelupin forhindres.

På flaten like sør for Høytverrelv bør det etableres et trygt viltkrysningspunkt, som først og fremst kan ivareta det viktige elgtrekket som her går på tvers av hoveddalføret.

Anleggsarbeid i og ved vassdrag krever vanligvis at det ikke slippes steinstøv til vassdraget i perioder da naturen er ekstra sårbar for slikt. Eventuelle avløp bør gå via sedimenteringsdammer. Det er viktig at disse har tilstrekkelig størrelse/oppholdstid på vannet og kan tømmes ved behov. Det kan også være aktuelt å bygge ut med flere rensetrinn som filtrering og/eller utfellingsteknikker.

### **Landskap:**

Fra profilnummer 0 til profilnummer 300 vil vegen ligge omtrent som eksisterende veg. Det samme gjelder for sykkelvegen. Dette vil gi minimale konsekvenser hvis man tar hensyn under bygging.

Fra profil 350 og til 700 vil ny trase ligge i urørt terreng og dermed gi større konsekvenser for landskapet. Det er særlig ved profil 400 til profil 500, hvor vegen vil krysse elva, det vil bli

størst konsekvenser for landskapet. Her må man velge alternativer som skåner elvebredden mest mulig. Det vil også bli nærføring til en del av elva fra profil 500 til 550. Her vil veien ligge helt inntil elvebredden og det vil bli viktig under anleggsperioden å skåne elva mest mulig.

Fra det nye krysset ved profil 850 vil den nye sykkelvegen gå med 7 meters avstand fra veg, og her kan det komme til dels store fyllinger. Avstand til kjøreveg gir muligheter for separat linjepålegg for gang-sykkelveg for å bedre tilpasningen til terrenget, som vil redusere fjernvirkningen.

Det er nærvirkningene som vil blir størst i forhold til inngrepene i prosjektet. Det at området er flatt gjør at fjernvirkningene ikke blir store og vil stort sett vises kun hvis man beveger seg opp på de omkringliggende fjellene.

Omfanget vurderes til å være **lite negativt**.

Konsekvensen blir dermed **lite negativt**.

#### **Avbøtende tiltak landskap:**

- Fjerne eksisterende veg og bru, fra profil 350 til profil 700, når ny veg og bru er ferdigstilt. Da bør man tilbakeføre landskapet mest mulig slik det var opprinnelig. Det visuelle inngrepet i landskapet vil minimeres hvis det bare er et inngrep igjen her, særlig med tanke på at elva blir mer synlig fra nye veg.
- Velge en to eller trespennsbru som har betydelig større lysåpning enn ettspennsbru. Dette vil gi mer plass til elva og gi en slankere konstruksjon, noe som vil gjøre elva mer synlig fra omkringliggende landskap.
- Revegetere fyllingene og tilpasse de mest mulig til terrenget.
- Unngå nærføring til elva mest mulig.

## **7 Gjennomføring av forslag til plan**

### **7.1 Framdrift og finansiering**

Planlagt oppstart er våren 2016 med ferdigstillelse 2017.

Utbyggingen er finansiert i riksvegbudsjettet.

Kostnadsanslag +-10% ventes gjennomført innen 15. oktober 2015.

### **7.2 Trafikkavvikling i anleggsperioden**

Så langt det er mulig skal trafikken gå uhindret på eksisterende E6 og via midlertidige omkjøringsløsninger på stedet. Det kan bli nødvendig å stenge trafikken i kortere perioder. Endelig plan for trafikkavvikling skal inngå i byggeplanen.

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

En Ytre Miljøplan (YM-plan) skal beskrive prosjektets problemstillinger knyttet til ytre miljø og hvordan disse skal ivaretas. Dette er i hovedsak et dokument for byggherren som skal ivareta miljøtema i forhold til lover og forskrifter. Planen skal være grunnlag både for prosjektering og konkurranse, og en oppsummering/vedlegg til sluttkontrakt. Statens vegvesen sin håndbok R760 "Styring av utbygging-, drifts- og vedlikeholdsprosjekt" stiller krav om at det skal utarbeides en Ytre Miljøplan på alle prosjekt.

Særskilte miljøhensyn for prosjektet er:

- Nærføring og kryssing av Høytverrelva.
- Hensyn til naturtypen Gråor- Heggeskog i planområdet.
- Elgtrekk krysser traseen.
- Tilbakeføring av bru og veganlegg som fjernes.

I tabellen nedenfor er det opplistet spesielle miljøhensyn som det skal arbeides videre med i YM-plan.

Innspill til YM-plan:

Tema	Problemstillinger/vurderinger
Støy og vibrasjoner	Gjeldende lover og regler må følges i forhold til når på døgnet støyende aktivitet kan foregå. Avbøtende tiltak for naturmiljø må følges opp i byggefasen.
Forurensning av jord og vann	Avløp og utslipp til vassdrag må unngås
Landskap	
Nærmiljø og friluftsliv	
Naturmiljø	Hindre spredning av hagelupin.
Vassdrag og strandsone	Forsiktig drift og begrense inngrep i vassdrag og kantsone.
Kulturminne og kulturmiljø	Eventuelle funn følges opp. Arbeid stanses ved funn.
Naturressurser	
Energiforbruk	
Materialvalg og avfallshåndtering	

### 8 Adresseliste inkludert grunneierliste

Part	Adresse	Poststed
Bardu kommune	Postboks 401	9365 BARDU
Forsvarsbygg	Postboks 405, Sentrum	0103 OSLO
Norges Lastebileier forbund	post@lastebil.no	
NAF	tromsoogomegn@naf.no	
Statnett	firmapost@statnett.no	
Troms Kraft		9291 TROMSØ
Troms Fylkestrafikk	post@fylkestrafikk	

Forsvaret, Landsdelkommando Nord-Norge	forsvaret@mil.no	
Troms Politidistrikt	post.troms@politiet.no	
Mattilsynet, Midt Troms	Postboks 383	2381 BRUMUNDDAL
NHO	Pb. 448 Sentrum	9255 TROMSØ
DSB, Region Nord-Norge	postmottak@dsb.no	
Sametinget	samediggi@samediggi.no	
NVE, Region Nord	nve@nve.no	
Troms Fylkeskommune	postmottak@tromsfylke.no	
Troms Fylkeskommune, Kulturetaten	Postboks 6600	9296 TROMSØ
Fylkesmannen i Troms	fmrpostmottak@fylkesmannen.no	
Habil Eiendom	Postboks 3146	9498 HARSTAD
Lundberg Olaf Kolbjørn	Høydenveien	9360 BARDU
Bjørnsund Geir Inge	Høydenveien	9360 BARDU
Kroken Ole Osvald	Moegga 39	9360 BARDU
Kroken Bente Midttun	Moegga 39	9360 BARDU
Nyseth Svein Kåre	Moegga 46	9360 BARDU
Simonsen Arve Steinar	Moegga 2	9360 BARDU
Fagerheim Åshild	Moegga 35	9360 BARDU
Hammervold Marit Lundamo	Rottenvik	9060 LYNGSEIDET
Bjørnsund Gunn Ellinor	Høydenveien	9360 BARDU
Hemmingsen Remi Andre	Høydenveien	9360 BARDU
Berg Britt Odveig	Høydenveien	9360 BARDU
Sebergsen Per Odd	Skogenveien 41	9300 FINNSNES
Riise Tor Gunnar	Høydenveien	9360 BARDU
Moeggen Per Einar	Seterveien 14	9360 BARDU
Sørgård Kristin	Høydenveien	9360 BARDU
V/Gunvor Moen	Høydenveien	9360 BARDU
Vedal Mary Grethe	Dørum 14	9360 BARDU
Isaksen Richard	Storbekkveien	9360 BARDU
Olaisen Monica	Storbekkveien	9360 BARDU
Kværnan Janne M Eggen	Solstien 11	9360 BARDU
Nordheim Gunhild Evy	Høydenveien	9360 BARDU
Nordheim Sissel	Høydenveien	9360 BARDU
Fagerheim Steinar	Høydenveien	9360 BARDU
Statens vegvesen	Postboks 8142 Dep	0033 OSLO
Statens vegvesen region Nord	Postboks 1403	8002 BODØ
Fosshaug Karl Oskar L	Østerdalsveien 174	9360 BARDU

## 9 Vedlegg

1. Plankart (3 delt)
2. Reguleringsbestemmelser
3. KU- naturmiljø
4. KU- landskap
5. Geoteknisk vurdering
6. Flom og vannlinjeberegning
7. Merknadsbehandling til varsel om regulering
8. Foreløpig utkast til brutegning
9. Merknadsbehandling
10. Revisjonslogg
11. ROS-analyse





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

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Trygt fram sammen**