



Statens vegvesen

Detaljregulering for Vestersivegen

Planbeskrivelse



Prosjekt: E6 Helgeland

Delstrekning: Svenningelv - Lien

Grane kommune

Utbygging
Mosjøen kontorsted/trafikkstasjon
Februar 2021

Innhold

| | |
|---|----|
| 1 Sammen drag..... | 4 |
| 2 Innledning | 5 |
| 3 Planområdet og eiendommer som omfattes | 7 |
| 3.1 Planområdet | 7 |
| 3.2 Eiendommer som omfattes av planarbeidet..... | 8 |
| 4 Planstatus og overordnede føringer..... | 10 |
| 4.1 Nasjonal transportplan..... | 10 |
| 4.2 Målsetting med planarbeidet..... | 10 |
| 4.3 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning | 10 |
| 4.4 Planprosess og medvirkning | 10 |
| 4.5 Regionale planer, kommuneplanens arealdel, kommunedelplaner, reguleringsplaner | 11 |
| 4.5.1 Regional plan Vefsna | 11 |
| 4.5.3 Kommuneplanens arealdel..... | 13 |
| 4.5.3 Reguleringsplaner | 13 |
| 4.5.3.1 Reguleringsplan Troforsvegen vest..... | 13 |
| 4.5.3.2 E6 Brattåsen – Lien..... | 14 |
| 4.6 Omklassifisering av avlastet vegnett i samband med omlegging av E6..... | 14 |
| 5 Hovedutfordringer i planområdet | 15 |
| 6 Mulighetsvurderinger..... | 15 |
| Rundkjøring i kryss Fv. 803 – Vestersivegen (forkastet løsning)..... | 15 |
| Vestersivegen bak lokstallen (forkastet løsning)..... | 17 |
| 7 Planforslaget; plankart og bestemmelser..... | 18 |
| 8 Beskrivelse av planområdet og planløsning, virkning av planforslaget, avbøtende tiltak og hva som ikke blir løst..... | 19 |
| 8.1 Landskapsbilde – Vestersivegen og omgivelsene..... | 19 |
| 8.1.1 Eksisterende situasjon | 19 |
| 8.1.2 Coop/torget – to tiår med endring er forløper for eksisterende situasjon..... | 24 |
| 8.1.3 Beskrivelse og virkning av planforslaget. Avbøtende tiltak | 29 |
| 8.1.4 Avbøtende tiltak torget/ Coop | 35 |
| 8.2 Trafikkforhold..... | 37 |
| 8.2.1 Eksisterende trafikkforhold..... | 38 |

| | |
|---|-----------|
| 8.2.2 Beskrivelse av planforslaget..... | 43 |
| 8.2.3 Virkning av planforslaget og avbøtende tiltak | 44 |
| 8.2.4 Vestersivegen i framtiden – oppsummering om vegeierskap og veglenkens rolle. | 52 |
| 8.3 Torg og handlesentrum | 53 |
| 8.3.1 Eksisterende situasjon | 53 |
| 8.3.2 Beskrivelse av planforslaget..... | 54 |
| 8.3.3 Virkning av planforslaget og avbøtende tiltak | 54 |
| 8.4 Universell utforming | 55 |
| 8.4.1 Eksisterende situasjon | 55 |
| 8.4.2 Beskrivelse av planforslaget og virkninger for Universell utforming. Avbøtende tiltak | 57 |
| 8.5 Geologi, grunnforhold og jordsmonn | 58 |
| 8.5.1 Eksisterende situasjon | 58 |
| 8.5.2 Beskrivelse og virkninger av planforslaget | 59 |
| 8.5.3 Avbøtende tiltak | 60 |
| 8.6 Naturmangfold | 61 |
| Eksisterende situasjon..... | 61 |
| Virkning av planforslaget..... | 63 |
| <i>Vurdering av miljøprinsippene i naturmangfoldloven.....</i> | <i>63</i> |
| <i>Vurdering av forholdet til vannforskriften.....</i> | <i>64</i> |
| Avbøtende tiltak | 64 |
| 8.7 Friluftsliv/by- og bygdeliv..... | 65 |
| 8.7.1 Eksisterende situasjon | 65 |
| 8.7.2 Beskrivelse og virkning av planforslaget | 65 |
| 8.8 Massehåndtering og avfall | 65 |
| 8.8.1 Eksisterende situasjon | 65 |
| 8.8.2 Beskrivelse av planforslaget..... | 65 |
| 8.8.3 Virkning av planforslaget..... | 66 |
| 8.8.4 Avbøtende tiltak | 66 |
| 8.9 Teknisk infrastruktur | 67 |
| 8.9.1 Eksisterende situasjon | 67 |
| 8.9.2 Beskrivelse og virkning av planforslaget | 67 |
| 8.9.3 Avbøtende tiltak | 69 |

| | |
|--|----|
| 8.9.4 Hva som ikke blir løst | 70 |
| 8.10 Støy | 70 |
| 8.10.1 Eksisterende situasjon | 70 |
| 8.10.2 Generelt om trafikkstøy | 70 |
| 8.10.3 Beregninger og vurderinger for Vestersivegen..... | 71 |
| 8.11 Naturressurser | 72 |
| 8.11.1 Eksisterende situasjon | 72 |
| 8.11.2 Beskrivelse av planforslaget..... | 72 |
| 8.11.3 Virkning av planforslaget..... | 72 |
| 8.12 Klimagassutslipp..... | 72 |
| 8.13 Kulturarv..... | 73 |
| 8.14 Luftkvalitet | 73 |
| 8.15 Jernbanen | 73 |
| 8.15.1 Eksisterende situasjon | 73 |
| 8.15.2 Beskrivelse av planforslaget..... | 73 |
| 8.15.3 Virkning av planforslaget..... | 73 |
| 9 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse..... | 74 |
| 9.1 Naturgitt fare | 74 |
| 9.1.1 Grunnforhold | 74 |
| 9.1.2 Naturfare (Snøskred, steinsprang, sørpeskred, isras og flom- og jordskred) | 74 |
| 9.1.2.1 Steinsprang..... | 74 |
| 9.1.2.2 Jord- og flomskred | 75 |
| 9.1.2.3 Snøskred – isskred..... | 75 |
| 9.1.2.4 Snøfokk | 75 |
| 9.1.3 Flomfare..... | 75 |
| 9 Gjennomføring av forslag til plan | 77 |
| 9.1 Framdrift og finansiering | 77 |
| 9.2 Gjennomføringsavtaler..... | 77 |
| 9.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden | 77 |
| 10 Sammendrag av innspill ved varsel om planoppstart | 77 |
| Vedlegg | 88 |

1 Sammendrag

For å kunne gjennomføre utbyggingen av E6 Svenningelva – Lien må det etableres en anleggsadkomst til området Vollen via Vestersivegen. Vestersivegen (kryss fv. 803 – Vollen) er en kommunal veg som brukes av flere trafikantergrupper. Vegen er bl.a. adkomstveg inn til Lomsdal–Visten nasjonalpark, benyttes som turveg av lokalbefolkningen på Trofors og benyttes av kjøretøy opp til vogntogs størrelse (tømmertransport). Vegen er smal, har en meget begrenset bæreevne samt ligger utsatt til for flom fra Svenningelva. I kryssområdet fv. 803 – Vestersivegen går vegen gjennom Trofors torg (forbi Coop). Det er i dag store trafikale utfordringer i dette området.

For å kunne benytte vegen i anleggsperioden må det gjøres flere tiltak for å sikre fremkommelighet. Blant annet blir vegen breddeutvidet (5 meter), møteplasser må etableres, stikkrenner må byttes og vegen må forsterkes. For å redusere risiko for myke trafikanter i anleggsperioden vil strekningen bli utstyrt med belysning.

I tillegg må det føres frem strøm, vann og fiberkabel til tunnel gjennom Bergåsen. Tilførsel er primært fra eksisterende ledninger/kabler i Trofors sentrum, noe som innebærer etablering av ledning/kabelgrøfter på strekningen.

Tillatelsen til å gjennomføre alle nødvendige tiltak hjemles gjennom detaljregulering for Vestersivegen.

2 Innledning

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 3–7 har Statens vegvesen i samarbeid med Grane kommune, utarbeidet detaljreguleringsplan for Vestersivegen.

Hva er en detaljregulering?

En detaljregulering er et detaljert plankart med planbestemmelser og 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 planområdet skal utnyttes eller vernes. Detaljreguleringen er også i mange tilfeller nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging, blant annet ved eventuell ekspropriasjon av grunn.

Planforslaget består av følgende deler:

- Reguleringsplankart
- Reguleringsbestemmelser
- Planbeskrivelse (dette dokumentet)

Hensikten med planarbeidet er å oppgradere Vestersivegen slik at vegen kan benyttes som adkomst inn til området Vollen hvor ny E6 skal bygges.

Statens vegvesen har ansvaret for planarbeidet til og med merknadsbehandling etter høringsperioden. Deretter mottar Grane kommune planbeskrivelse, plankart og reguleringsbestemmelser til politisk sluttbehandling.

Oppstart av planarbeidet ble i henhold til Plan- og bygningslovens § 12-8 annonsert i Helgelendingen 29. oktober 2020. Grunneiere, rettighetshavere og sektormyndigheter mottok særskilt varsel pr post/e-post 28.oktober 2020.

Planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i tiden 3. februar – 17. mars 2021 på følgende steder:

- Grane kommune, rådhuset
- Statens vegvesen, Mosjøen trafikkstasjon, Ytterøra 22
- <https://www.vegvesen.no/Europaveg/e6brattasenlien/Reguleringsplaner>
- www.grane.kommune.no

Varsel om offentlig ettersyn er kunngjort i Helgelendingen 3. februar 2021. Grunneiere, rettighetshavere og sektormyndigheter mottok særskilt varsel pr post/e-post.

Eventuelle merknader til planforslaget kan sendes til Statens vegvesen, Postboks 1010 Nordre Ål, 2605 Lillehammer eller e-post til firmapost@vegvesen.no.

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

Kommunens vedtak kan påklages til Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) iht. Plan- og bygningslovens § 12-12. KMD har delegert myndigheten til å avgjøre klagesakene til fylkesmannen. Kommunen behandler klagesaken før den oversendes fylkesmannen. Eventuell klage sendes til kommunen.

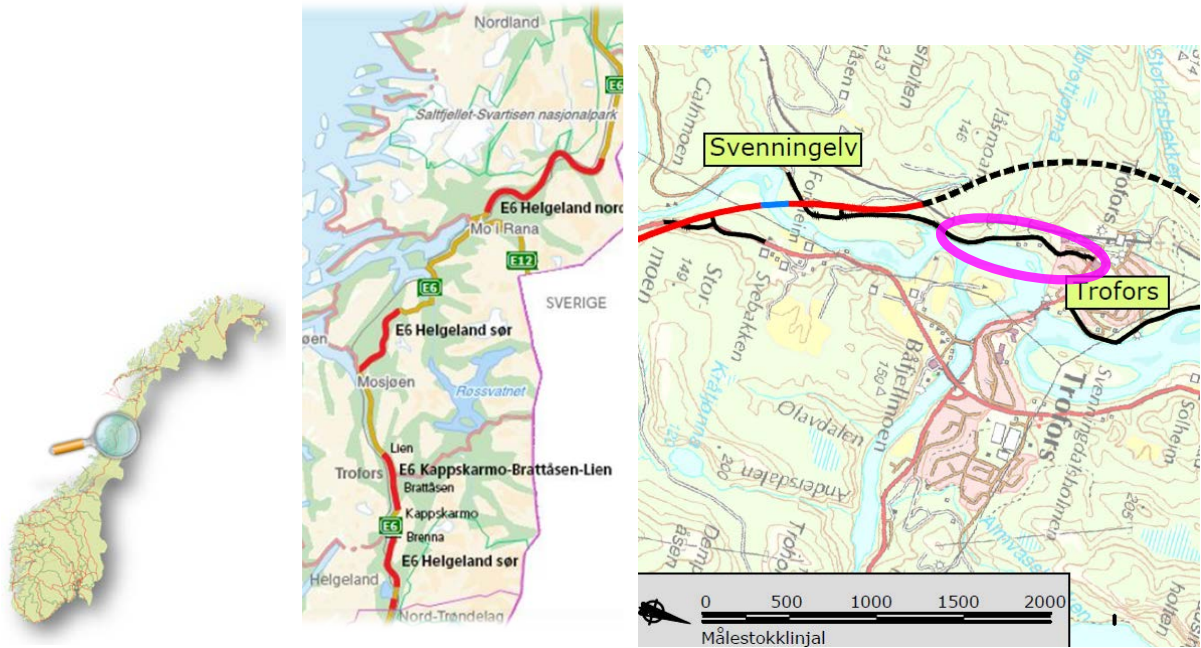
Kontaktperson i Grane kommune: **Arne-Martin Husby** (Teknisk- og næringssjef) tlf. 75 18 22 78, e-post: arne.martin.husby@grane.kommune.no

Kontaktperson i Statens vegvesen: **Børge Steinmo Johnsen** (plan- og prosjekteringsleder), tlf. 91 83 17 18, e-post: borge.johnsen@vegvesen.no

3 Planområdet og eiendommer som omfattes

3.1 Planområdet

Vestersivegen er en del av prosjekt E6 Helgeland i Grane kommune. Den kommunale vegen som denne planen omfatter, ligger om lag midtveis på prosjektet E6 Kappskarmo – Brattåsen – Lien. Jmfør figuren i midten under.



Figuren til høyre: Vestersivegen ligger rett sør for Trofors tettsted.

3.2 Eiendommer som omfattes av planarbeidet

I understående oversikt vises hvilke eiendommer som er varslet om planoppstart og hvilke eiendommer som berøres av planforslaget.

| Gnr/bnr/fnr | Varsel om planoppstart | Berøres «fysisk» av planforslaget | Merknad |
|-----------------------|------------------------|-----------------------------------|--|
| 50/1 | X | Ja | Landbruksavkjørsel ved låsen kan ikke bygges. Areal mellom Vestersivegen og jernbanespor (se reg.plankart) beholdes som offentlig areal. |
| 50/11 | X | Ja | Eiendommen mister areal til Vestersivegen. Dukkestue/Utebod innløses. Anleggsarbeid vil også foregå inn mot bolighus (gravegrop i forbindelse med oppsett av mur mot Vestersivegen). Se spesielt reguleringsbestemmelse § 3.1 Boligbebyggelse og § 7.1.1 #1 (Gnr. 50/11) |
| 50/12 | X | Ja | Eiendommen får felles avkjørsel med gnr. 50/89. |
| 50/13 | X | Ja | Eiendomsgrænse mot Vestersivegen har status fiktiv i matrikkelen. Kvalitetsheving av matrikkel må gjennomføres. Det er mulig at eiendommen mister areal til Vestersivegen. |
| 50/15 | X | Ja | Eiendomsgrænse mot Vestersivegen har status fiktiv i matrikkelen. Kvalitetsheving av matrikkel må gjennomføres. Eiendommen miste areal til Vestersivegen. |
| 50/18 (Coop) | X | Ja | Se reguleringsplan for alle endringer. |
| 50/23 | X | Ja | Eiendommen er ikke kartfestet i Matrikkelen, men skal ligge mellom Gnr. 50/94 og Vestersivegen. Eies av Gnr. 50/94. Eiendommen mister areal til Vestersivegen. |
| 50/24 (Grane kommune) | X | Ja | Eiendommen mister areal til Vestersivegen. |
| 50/38 | X | Ja | Eiendommen mister areal til Vestersivegen. |
| 50/41 | X | | |
| 50/41/0/1 | X | | |
| 50/41/0/2 | X | | |
| 50/41/0/3 | X | | |
| 50/43 | X | | |

Planbeskrivelse – Detaljregulering for Vestersivegen

| | | | |
|------------------------------------|---|----|--|
| 50/57 | X | | |
| 50/62 | X | Ja | Eiendommen mister areal til Vestersivegen. |
| 50/68 | X | | |
| 50/81 | X | | |
| 50/89 | X | Ja | Eiendommen mister areal til Vestersivegen. Avkjørselsløsning snus. Se spesielt reguleringsbestemmelser § 3.1 Boligbebyggelse og § 7.1.2 #2 (Gnr. 50/89). |
| 50/94 | X | Ja | Eiendommen mister areal til Vestersivegen. |
| 50/105 | X | | |
| 50/107 | X | | |
| 50/109 | X | Ja | Eiendommen mister areal til Vestersivegen. Etablert avkjørsel fra kjellergarasje mot Vestersivegen beholdes. |
| 50/149 | X | Ja | Eiendomsgrense mot Vestersivegen har status fiktiv i matrikkelen. Kvalitetsheving av matrikkel må gjennomføres. Eiendommen miste areal til Vestersivegen. |
| 50/155 (Grane kommune) | X | Ja | Fortau reguleres inn. (Ingen endring av eksisterende situasjon) |
| 50/171 | X | Ja | Eiendomsgrense mot Vestersivegen har status fiktiv i matrikkelen. Kvalitetsheving av matrikkel må gjennomføres. Det er mulig at eiendommen mister areal til Vestersivegen. |
| 50/223 | X | Ja | Eiendommen mister areal til Vestersivegen. |
| 50/224 (Grane kommune) | X | Ja | Eiendommen mister areal til Vestersivegen. Deler av eiendommen reguleres til transformatorstasjon mm. |
| 50/225 (Grane kommune) | X | Ja | Eiendommen mister areal til Vestersivegen. |
| 50/228 (Grane kommune) | X | Ja | Eiendommen mister areal til Vestersivegen. Se spesielt reguleringsbestemmelse for Hensynssone H560 |
| 1100/1 (Nordland fylkeskommune) | X | Ja | Deler av eiendommen reguleres til offentlig parkering og fortau. |

4 Planstatus og overordnede føringer

4.1 Nasjonal transportplan

Utbedring av Vestersivegen er nødvendig som del av anleggsgjennomføringen av E6 Svenningelv–Lien. Byggingen er bestilt utført av Stortinget gjennom *Prop. 148 S (2014–2015) Utbygging og finansiering av E6 på strekninga Nord–Trøndelag grense – Korgen, inkl. Brattåsen– Lien i Vefsn og Grane kommuner (E6 Helgeland sør) i Nordland.*

4.2 Målsetting med planarbeidet

Hovedmålsetningen for prosjekt E6 Svenningelv–Lien i Grane kommune i Nordland er å sikre en enhetlig, effektiv, forutsigbar og sikker transportåre inn til og ut fra Nord–Norge, og internt i Helgelandsregionen.

Detaljregulering av Vestersivegen omfatter utbedring av dagens kommunale veg og tilliggende arealer i sentrum på strekningen fra ny E6 på Vollen til kryss fv. 803 i kommunesenteret. Målsettingen med detaljreguleringen er å utbedre og oppgradere vegen slik at fremkommelighet og trafiksikkerhet kan ivaretas under og etter anleggsperioden.

4.3 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Formålet med forskrift om konsekvensutredning er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsen av planer og tiltak, og når det tas stilling til om og på hvilke vilkår planer eller tiltak kan gjennomføres.

Denne reguleringsplanen legger til rette for en oppgradering (forsterkning og breddeutvidelse) av en eksisterende veg. Statens vegvesen har som tiltakshaver gjennomgått forskriftens oppfangskriterier og finner ikke at denne reguleringsplanen omfattes av forskriften. Grane kommune har deretter som ansvarlig myndighet etter forskriften konkludert med at reguleringsplanen ikke faller inn under forskrift om konsekvensutredning sitt virkeområde.

4.4 Planprosess og medvirkning

Grane kommunestyre var kjent med grovløsning da detaljregulering for E6 Svenningelv – Lien ble vedtatt 24. juni 2020. Statens vegvesen viste også frem foreløpig forslag til løsning 21.10.2020 for Grane kommunestyre.

Statens vegvesen gjennomførte 23.10.2020 et samordningsmøte mellom fylkesmannen, NVE og Grane kommune for å avklare løsning knyttet til geoteknikk og naturmiljø i området Vestersivegen – Svenningelv på strekningen Vestersivegen 8 og 12.

Planlagt møte mellom næringsdrivende/grunneiere, Grane kommune og Statens vegvesen 10.11.2020 ble avlyst av smittevernshensyn. Presentasjon fra Statens vegvesen ble sendt ut

til møtedeltakere, men den gode dialogen hvor misforståelser kan oppklares og muntlige innspill gis manglet. Statens vegvesen mottok i ettertid telefoner fra næringsdrivende og grunneiere som opplevde at man fikk svar på mange spørsmål gjennom den oversendte presentasjonen.

Coop Grane er den aktøren som sannsynligvis blir sterkest berørt av det forslaget Statens vegvesen fremmer. Statens vegvesen har utvekslet skisser og forslag til løsninger med Coop Grane og i møte 2.12.2020 ble man omforent om løsning som nå presenteres for arealet rundt Coop.

Statens vegvesen har også mottatt telefoner og innspill fra grunneiere som har oppfattet at man ikke er tilstrekkelig involvert i planprosessen. I de tilfellene har Statens vegvesen forsøkt å ta kontakt, forklare hvilke løsninger som foreslås og sendt utklipp fra 3D-modeller på e-post.

4.5 Regionale planer, kommuneplanens arealdel, kommunedelplaner, reguleringsplaner

4.5.1 Regional plan Vefsna

Vedtatt regional plan for Vefsna er retningsgivende for statlig, regional og lokal arealpolitikk, jfr. pbl § 8-2.

Med Regional plan for Vefsna har man definert en funksjonell kantzone som skiller seg fra 100-metersbeltet langs vassdraget. Majoriteten av planområdet for detaljregulering for Vestersivegen ligger innenfor den definerte funksjonelle kantsonen.

I Regional plan for Vefsna er det utarbeidet en inndeling av den funksjonelle kantsonen i tre forvaltningsklasser. Klasseinndelingen skal muliggjøre en differensiert arealbruk etter registrerte verneverdier og arealtilstand. Planområdet omfattes av forvaltningsklasse 1 og 2.



| Tegnforklaring | |
|--------------------------|------------------------|
| ----- | Planområde |
| — | Lakseførende strekning |
| Klassering av vassdraget | |
| ■ | Klasse 1 |
| ■ | Klasse 2 |
| ■ | Klasse 3 |

Forvaltningsklasse 1 i henhold til RPRVV:

Vassdragsbelte i og ved byer og tettsteder, som har eller kan få stor betydning for friluftsliv og rekreasjon. Området er forbeholdt bolig- og næringsbebyggelse som er planavklart og/eller er viktige som nærturområder.

- C1. Ved lokalisering av ny bolig- og næringsbebyggelse skal allmenhetens behov for å bruke vassdragsbelte til fritid og rekreasjon ivaretas.
- C2. Tilretteleggingstiltak for fiske og rekreasjon skal være tilpasset krav til universell utforming.

Forvaltningsklasse 2 i henhold til RPRVV:

Vassdragsbelte hvor landskapet hovedsakelig består av jord- og skogbruksområder. I området kan det også være noe spredt bebyggelse.

- C3. Landområder skal i kommunale planer primært vises som LNFR-områder, hvor det i visse områder også kan åpnes for spredt bebyggelse.
- C4. Nye tiltak kan aksepteres hvis disse inngår i plan og lokaliseringen på ingen måte er i konflikt med registrerte dokumenterte verneverdier av stor eller middels verdi.

Statens vegvesen har gjennom sin planlegging bl.a. lagt til grunn Regional plan for Vefsna, RPR for vernede vassdrag og naturmangfoldloven slik at verneverdiene i Vefsnavassdraget blir ivaretatt på en best mulig måte.

Et eksempel på dette er at Statens vegvesen som en primærregel har benyttet vegskulder på eksisterende Vestersiveg som en ytterbegrensning ned mot Svenningelva. Breddeutvidelser av vegen er således trukket opp og innover i terrenget, bort fra Svenningelva, slik at eksisterende kantsone bevares.

4.5.3 Kommuneplanens arealdel.

Planforslaget inngår i kommunedelplan Trofors, vedtatt 17.07.1998. Arealbruk foreslått i denne planen er i tråd med kommunedelplan Trofors.

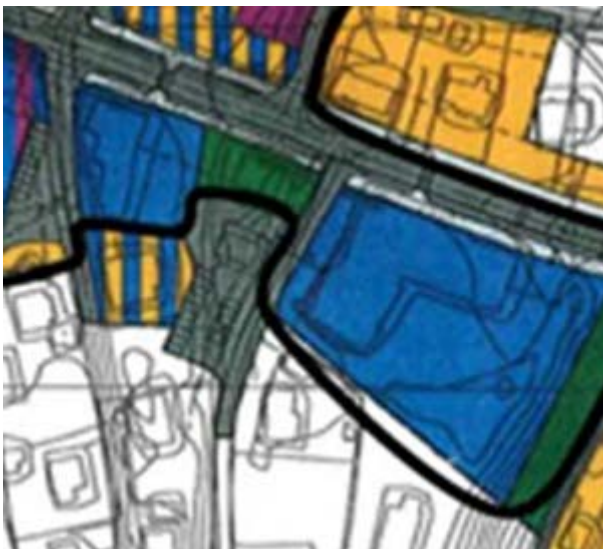


4.5.3 Reguleringsplaner

Planområdet kommer i berøring med to reguleringsplaner. Planforslaget er primært i tråd med gjeldende reguleringsplaner. Justeringer er knyttet til breddeutvidelse av Vestersivegen og ny løsning for veifremføring, parkering og torg ved og rundt Coop Grane.

4.5.3.1 Reguleringsplan Troforsvegen vest

Deler av planforslaget inngår i reguleringsplan for Troforsvegen Vest, vedtatt 1997.



Utklipp av reguleringsplan for Troforsvegen Vest, vedtatt 1997

4.5.3.2 E6 Brattåsen – Lien

Deler av planforslaget inngår i detaljregulering for E6 Brattåsen – Lien, vedtatt 12.06.2013.



Utklipp av flyfoto med detaljregulering for E6 Brattåsen – Lien.

4.6 Omklassifisering av avlastet vegnett i samband med omlegging av E6

Nordland fylkeskommune er i sitt innspill til planoppstart opptatt av hvilken funksjon Vestersivegen vil få i framtidig situasjon, og særlig situasjonen for gående og syklende. Grane kommune har ytret ønske om at Vestersivegen mellom Vollen og Trofors sentrum omklassifiseres fra kommunal veg til fylkesveg.

Spørsmålet om vegeierskap og Vestersivegens status i framtidig situasjon drøftes og oppsummeres i samband med *dette planforslagets* trafikale virkninger, i kapittel 8.2.3 og 8.2.4

5 Hovedutfordringer i planområdet

For å kunne gjennomføre utbyggingen av E6 Svenningelva – Lien må det etableres en anleggsadkomst til området Vollen via Vestersivegen. I tillegg må det føres frem strøm, vann og fiberkabel til tunnel gjennom Bergåsen.

Vestersivegen (Vollen – kryss fv. 803) er en kommunal veg som brukes av flere trafikantgrupper. Veggen er bl.a. adkomstveg inn til Lomsdal–Visten nasjonalpark, benyttes som turveg av lokalbefolkningen på Trofors og benyttes av kjøretøy opp til vogntogs størrelse (tømmertransport). Veggen er smal, har en meget begrenset bæreevne samt ligger utsatt til for flom fra Svenningelva.

I kryssområdet fv. 803 x Vestersivegen går veggen gjennom Trofors torg, rett foran inngangen på kommunesenterets eneste matbutikk. Det er betydelige trafikale utfordringer i dette området i dag. Om dagens kryss skulle bli opprettholdt, ville både konfliktpunktene mellom bil og myke trafikanter og andelen tunge kjøretøy øke, som følge av anleggstrafikken.

På deler av strekningen ligger Vestersivegen tett inntil den funksjonelle kantsonen til Svenningelva, det er geotekniske utfordringer på strekningen, ved sprenging må hensynet til jernbanen og nærliggende bebyggelse ivaretas.

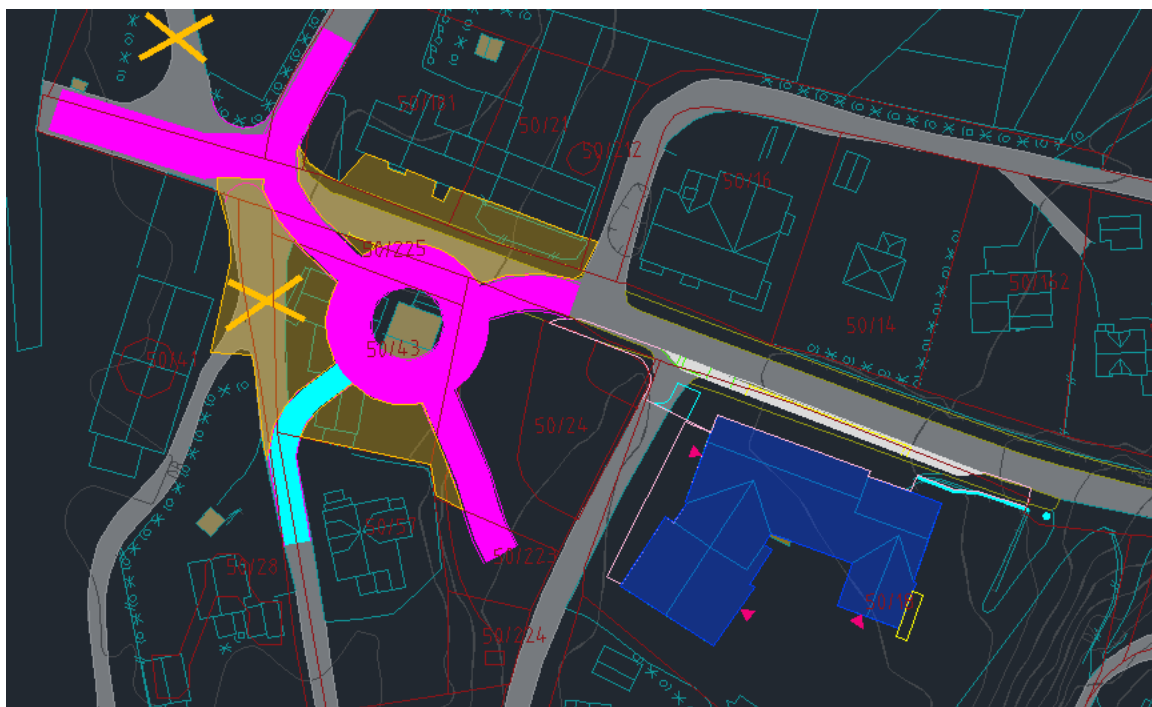
6 Mulighetsvurderinger

For å kunne benytte veggen i anleggsperioden må det gjøres flere tiltak for å sikre fremkommelighet. Blant annet skal veggen breddeutvides (5 meter), møteplasser (1 meters breddeutvidelse) etableres, stikkrenner må byttes og veggen må forsterkes. For å redusere risiko for myke trafikanter i anleggsperioden vil strekningen bli utstyrt med belysning.

I samband med planbehandlingen av detaljregulering for E6 Svenningelva–Lien, som kommunestyret vedtok i juni 2020, ble det avklart med Grane kommunestyre at Statens vegvesen som ledd i anleggsgjennomføringen skal *ruste opp og utvide bredde på eksisterende Vestersiveg, langs dagens trase*. Det ble også avtalt at man skulle se nærmere på de trafikale løsningene ved torget/COOP.

Rundkjøring i kryss Fv. 803 – Vestersivegen (forkastet løsning)

Lokalt har det vært ytre ønske om å undersøke muligheten for ei rundkjøring på arealet for den nedbrente ICA-butikken. Antakeligvis har ideen bak å se på et slikt kryss vært at man så for seg å knytte sammen flere gater i et felles kryss; Troforsvegen, Vestersivegen, Stasjonsvegen og Industrivegen. Størrelsen og plasseringen av sentraløy og armene inn til en slik rundkjøring bestemmes av at den må dimensjoneres for modulvogntog.



Skissen viser kryssløsning rundkjøring. Vegarmene inn til rådhuset og Stasjonsvegen ved dagens kryss med Industrivegen ville blitt stengt (oransje kryss). Oransje arealer blir «restarealer» (gammel veggrunn eller deler av boligtomter) som med et slikt kryss ville måtte opprustes/ bearbeides.

Rundkjøringer brukes primært i kryss med mye trafikk, og med like store trafikkmengder på alle tilfartene. Dagens og framtidens trafikkmengder i sentrum er beskjedne. De trafikale utfordringene som ledd i anleggsgjennomføringen for E6 Svenningelv–Lien, tilsier heller ikke behov for en så omfattende ombygging av kryss i Trofors sentrum. Framkommeligheten for vogntog og varelevering til Norgesvinduet, Coop og andre bedrifter i sentrum ville bli dårligere enn i dag. Løsningen er således ikke tatt med videre i prosessen.

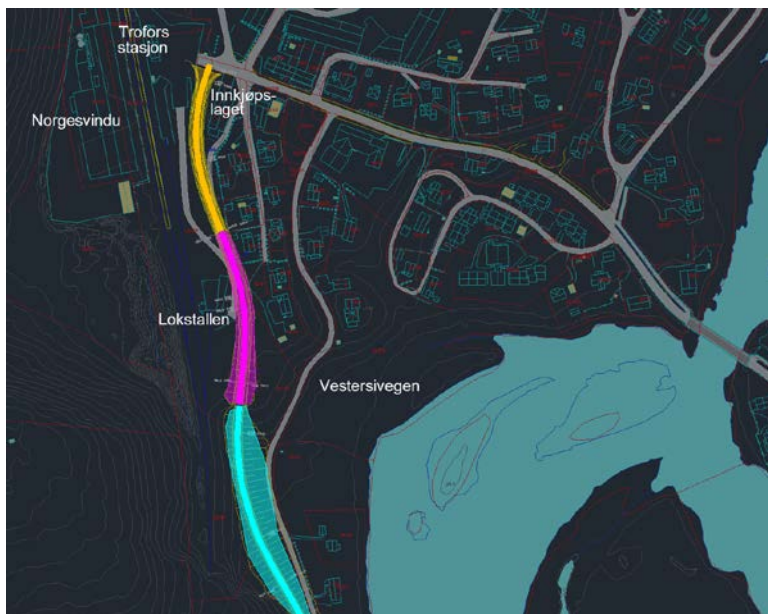
Som en digresjon kan også nevnes at Trofors oppsto som en stasjonsby, og det er et sentralt arkitektonisk grep at stasjonen ligger som et visuelt målpunkt for enden av Troforsvegen. Ei rundkjøring, sideforskjøvet i forhold til siktaksen i gata (bak julegrana) vil ødelegge dette arkitektoniske særtrekket i Trofors sentrum.



Ei rundkjøring, sideforskjøvet i forhold til siktaksen i gata (bak julegrana) vil ødelegge det arkitektoniske særtrekket i Trofors sentrum der stasjonen danner målpunkt øverst for enden av fylkesvegen.

Vestersivegen bak lokstallen (forkastet løsning)

Lokalt har det vært ytre ønske om å undersøke muligheten for å legge Vestersivegen langs jernbanen, forbi lokstallen på strekningen Bergmoen – Fv. 803, og deretter til Fabrikkvegen. Tanken bak har vært at vogntog som skal til Norgesvinduet Svenningdal AS skal slippe å kjøre via rv.73 (fremtidig), fv. 803, Industrivegen, Ringvegen og Fabrikkvegen (dagens adkomstløsning).



Skissen viser løsning med å legge ny Vestersiveg forbi lokstallen.

Prosjektutløsende behov for Statens vegvesen er å etablere en anleggsadkomst til området Vollen. Kostnader og gjennomføring av en vegbygging fra Fv. 803 til Fabrikkvegen er ikke en naturlig del av dette vegprosjektet.

Alternativet ble vurdert før detaljregulering for E6 Svenningelv – Lien med tilhørende notat over hva som skal bygges ble vedtatt i kommunestyret 24. juni 2020. Statens vegvesen har tidligere påpekt flere utfordringer knyttet til bl.a. stigning, fremkommelighet og inngrep ved en slik løsningen og har frarådet løsningen. Det vises også til fagrapport *Trofors interne transport og tilknytning til E6 i fremtiden – Vurdering av samfunnsmessige og trafikale virkninger av ny E6 på strekningen Svenningelv – Lien*. Løsningen er således ikke tatt med videre i prosessen.

7 Planforslaget; plankart og bestemmelser

Forslag til plankartet og bestemmelser ligger i dette dokumentets vedleggsdel.

Virkningene av planforslaget, samt de fleste referansene til formelle planformål og bestemmelser etter plan- og bygningsloven er omtalt i kap. 8.

Vi anbefaler å åpne plankartet digitalt og studere det sammen med beskrivelsen.

8 Beskrivelse av planområdet og planløsning, virkning av planforslaget, avbøtende tiltak og hva som ikke blir løst

Strekningen har en klar firedeling både landskapsmessig og med tanke på vegens sideterreng/naboskap. Det blir referert til denne inndelingen i resten av kap. 8.

| | Sideterreng | Profil |
|-------------|---------------------------|----------------|
| Strekning 1 | låsen | 0-430 |
| Strekning 2 | Bergmoen | 430-700 |
| Strekning 3 | Oppstigningen/boligfeltet | 700-1000 |
| Strekning 4 | Coop/Torget | 1000- fv. 803. |

8.1 Landskapsbilde – Vestersivegen og omgivelsene

8.1.1 Eksisterende situasjon



På Vollen er skogen hogd i området der ny E6 skal inn under jernbanen og Vestersivegen fortsetter nordover langs elva mot Trofors (Googlemaps)



Forbi låsen går dagens smale grusveg over en bakketopp på ei «hylle» ut mot elva, og innunder ei nokså lurvete bergskjæring. Strekningen har ikke rekkverk (Googlemaps)



På Bergmoen er vegen trukket lenger inn på ei flat elveslette. Det står frodig vegetasjon tett på vegen. Vegen har grusdekke (Googlemaps)



Sør for første hus (Vestersivegen 14) blir det mer lysåpent omkring vegen, som har et eldre asfaltdekke. Det er etablert belysning på østsiden av vegen i retning sentrum (Googlemaps)



Oversiktsbilde over strekningen vist på bildene over, med ca. plassering av framtidig vegserviceområde på Vollen – som er regulert inn i E6 Svenningelv–Lien (Dronebilde Statens vegvesen)



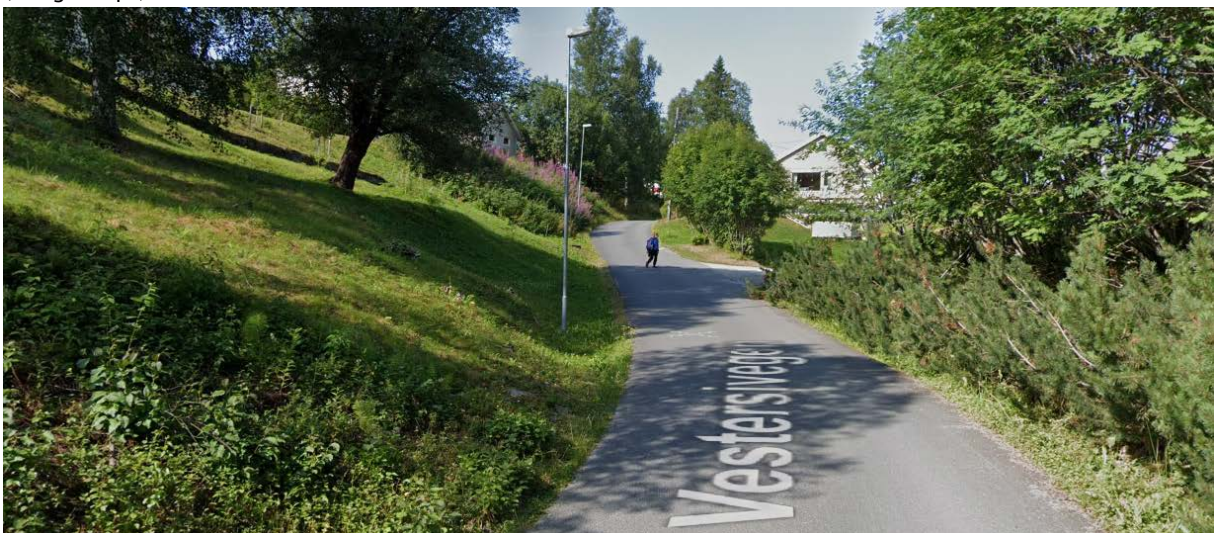
Boligene på Bergmoen; Vestersivegen 12 gnr/bnr 50/149 og Vestersivegen 14 gnr/bnr 50/68 har hager og hekker helt inn til veggen. Disse boligene er første møte med Trofors på veg nordover (Googlemaps)



I starten av oppstigningen tetner skogen igjen, og man har ikke sikt til neste bolig (Googlemaps)



Svingen i oppstigningen gjennom boligfeltet har krevende kurvatur og lite sikt. Fortsatt er det ikke så lett å skjønne at man nærmer seg sentrum. Det er erosjonsutsatte masser i området. I sideterrenget er det lagt grov stein. (Googlemaps)



Retten rundt svingen er man inne i boligområdet sør for Coop. Belysningen har skiftet side, og det ligger en god del kommunaltekniske anlegg i bakken. En eiendom i Jernbanevegen har stelt hage ned mot Vestersivegen. Alle boligene som har innkjørsel til Vestersivegen, kommer inn fra øst. (Googlemaps)



Vestersivegen 8 a,b – gnr/bnr 50/11 har romslig bred avkjørsel der Vestersivegen flater litt ut før siste kneika



Sikt mot Troforsvegen. Det første man ser er trafoen ved torget. I forgrunnen avkjørselen til Vestersivegen 6, gnr/bnr 50/13. Alle tre boliger på siste strekning fram mot torget har relativt brede og lite definerte avkjørsler



Ved det nye torget og foran Coop er det mye asfalt og grus og nokså udefinerte kjørbare flater. Belysningen har blå lysmaster (Googlemaps). Eksisterende avkjørsel og uteareal for Vestersivegen 2, gnr/bnr 50/89, på høyre side i forgrunnen



Oversiktsbilde over siste strekning fram mot torget, Coop og fv. 803 Troforsvegen

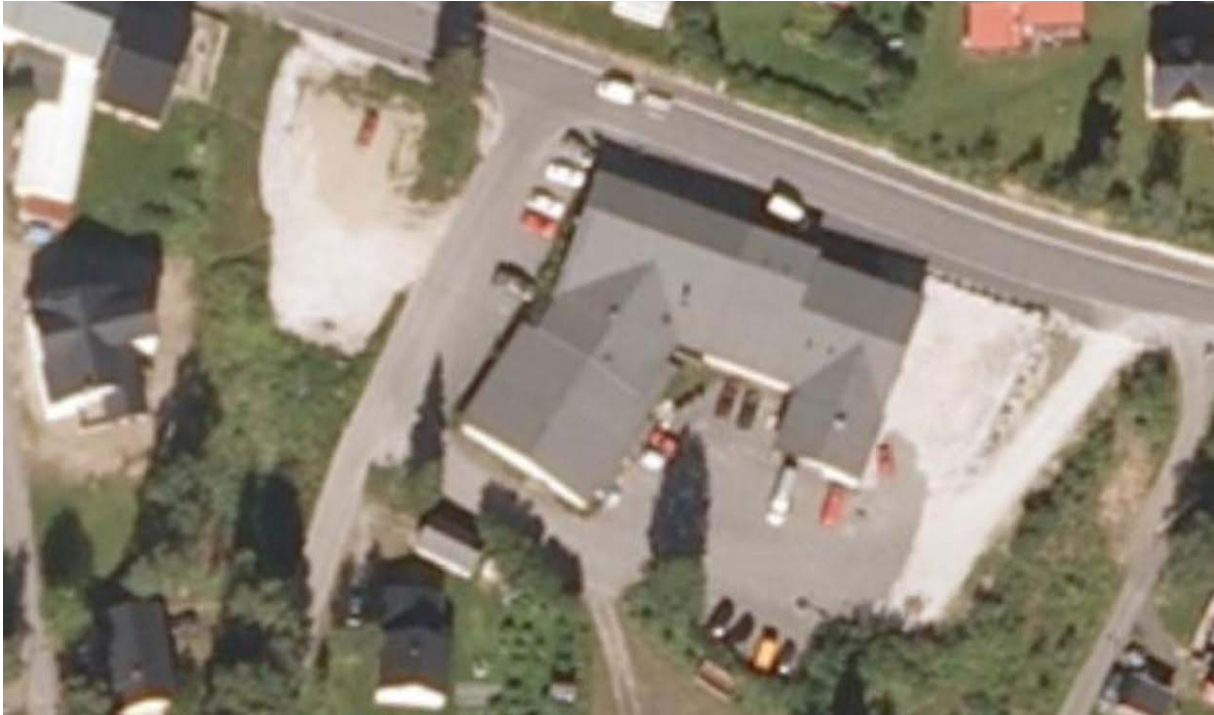
8.1.2 Coop/torget – to tiår med endring er forløper for eksisterende situasjon

Den del av Trofors handlesentrum som planområdet omfatter, har gjennomgått store endringer de siste to tiårene.

Pedersentomta og gamle Coop (2002)



Flyfoto fra 2002: Det lå fortsatt et bolighus (adresse Vestersivegen 1) på «Pedersentomta». I øverste venstre billedkant skimtes ICA-butikken. Coop hadde som adressen Troforsvegen 14 tilsa, hovedinngang fra nåværende fv. 803. I nedre billedkant midt på bildene, vises avkjørselen til boligen med adresse Vestersivegen 2. Parkeringsplassen øst for Coop ikke etablert.

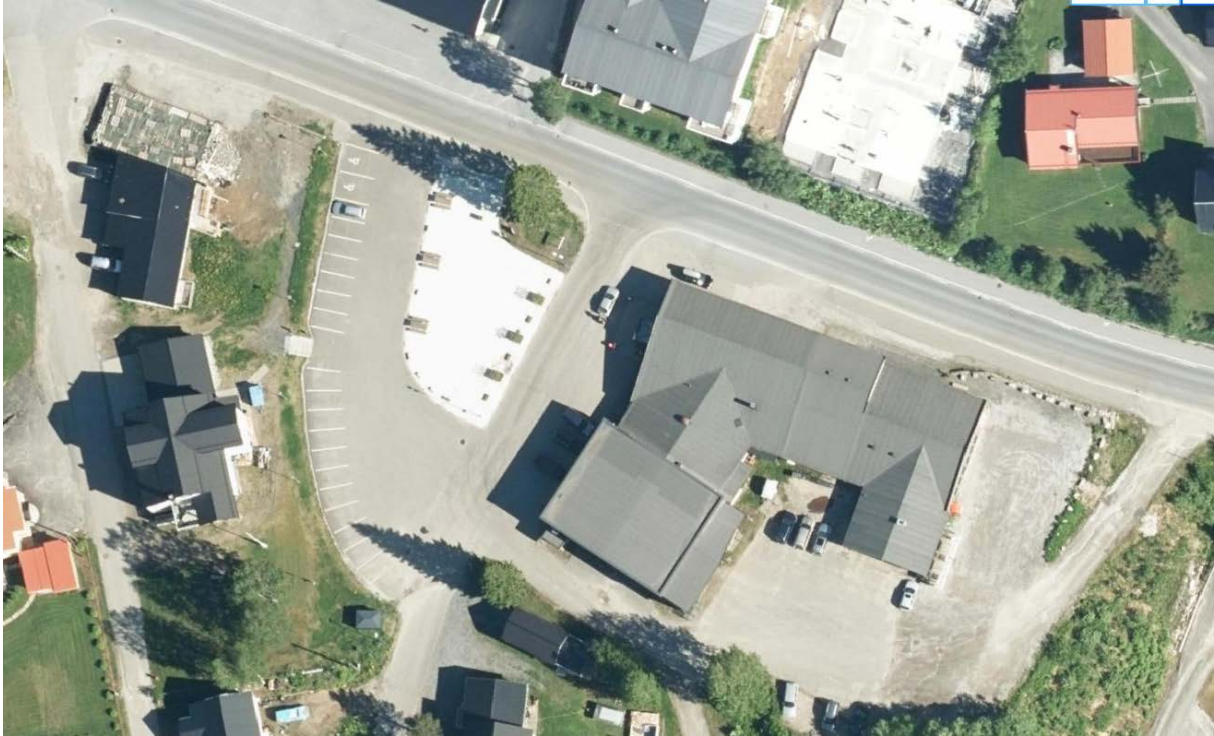


Flyfoto 2010: Forberedelsene til torgprosjektet har startet. Coop har fortsatt hovedinngang mot fylkesvegen. P-plassen øst for Coop etablert.

Som det framgår av bildene over hadde begge matbutikkene 90 graders parkering ut mot hhv. fylkesvegen og Vestersivegen.



Gjeldende reguleringsplan langs fv. 803 (2013) forutsatte at Coop skulle ha inngang fra fylkesvegen. Dette flyfotoet fra 2014 viser nyetablerte Trofors torg, og at Coop er i ferd med å snu hovedinngangen mot Vestersivegen. Lokalisering av parkering langs vestre kant av torget var en funksjonell løsning i grei gangavstand fra begge matbutikkens inngang. Ved Coop fortsetter folk å parkere nær døra.



Flyfotoet fra 2019 dokumenterer foreløpig siste store endring som har skjedd i planområdet. ICA-butikken (øvre venstre billedkant) ble lagt ned, og bygget er borte som følge av brann.

Nåsituasjonen i det offentlige uterommet torget – Coop – kryss med fv. 803

Bildet under viser krysset mellom Vestersivegen som i hht. denne planen skal oppgraderes, og fylkesveg 803.

Transformasjonen dette området har gjennomgått de siste 20 årene har medført en uheldig trafikal situasjon. Det foretas parkering i konflikt med siktsonen i krysset og biler hensettes på fotgjengernes arealer, både i krysset og langs Coop-veggen.

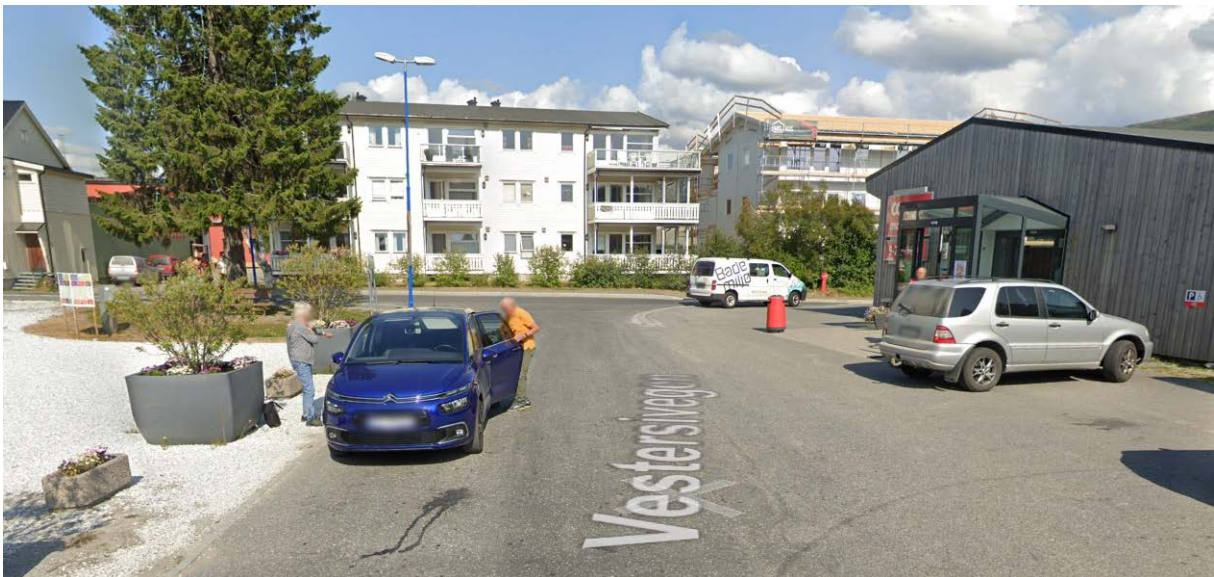


Tidligere tiders parkeringsforhold ved Coop (jfr. flyfotoene over) forklarer hvorfor det i dag er så romslig med plass mellom Coop og fylkesveg 803. Flyttingen av inngangen og øvrig ombygging av Coop omfattet kun bygningskroppen, ikke parkerings- og utearalene. Sumvirkningen av endringen i området har gitt en uheldig trafikal situasjon i den travleste delen av handlesentrum i Trofors.



Torget består for en stor del av parkeringsplasser som nå i hovedsak benyttes av kunder på Coop (utenfor høyre billedkant), samt Jern og bygg (med svart tak midt i bildet)

Oppgraderingen av torget omfattet kun arealene vest for Vestersivegen. Den gang var det som nevnt fortsatt to matbutikker på Trofors, og parkeringen ble derfor lagt langs en ny mur mot vest. På grunn av kostnadene i prosjektet, ble de trivselsskapende arkitektoniske elementene (dekke, levegg, beplantning, osv.) på oppholdsområdet i midten av torgarealet utsatt for «sparekniven».



Virkningene av at Coop vendte hovedinngangen ut mot torget er at kommunale Vestersivegen passerer *rett foran* inngangen på kommunesenterets eneste matbutikk.

Lite definerte trafikkarealer (oppmerking og skilting) ved Coop gjør at det parkeres overalt. Biler hensettes langs vegen, 90 grader på vegen, på gatehjørnet («skal-bare-inn-en-snartur»). En rekke blomsterkasser danner kantavgrønsing mot torget.

Nåsituasjonen Coop bakside



Som vist på flyfotoene over har en eiendom (gnr/bnr 50/12), sin avkjørsel ut mot baksiden av Coop-butikken (skimtes i lysningen litt til venstre for midten av bildet). Eiendommen med adresse Vestersivegen 4 har adkomst via Coop sin tomt



På baksiden av Coop er det relativt romslige manøvreringsareal for varelevering.



Det er plass til en god del parkerte biler. Arealet for den envegskjørte vegen som trengs for å avvikle varelevering, avfallstømming ol. er ikke markert i dekket- Det er asfaltert fram til postbilen midt på bildet.



På østenden av Coop er det etablert hurtiglader for elbil, og container for Fretex. I tidligere stedsutviklingsarbeid har folk påpekt at den grusede plassen og forbindelsen ut til Troforsvegen er et av de punkt i Trofors sentrum med best utsikt mot dalen og elvemøtet.

8.1.3 Beskrivelse og virkning av planforslaget. Avbøtende tiltak



Forbi låsen breddeutvides vegen innover – mot vest, for å holde seg på hylla og ikke berøre den bratte kanten ut mot elva. Det settes opp rekkverk mot vassdraget.

Vestersivegen skal forsterkes og utvides i bredde, før E6-arbeidet starter opp for alvor. Ettersom eksisterende veg forbi låsen ligger på ei hylle, med en beskjedne kantsone mot vassdraget, utvides vegen innover. På den måten blir terrenginngrepet ut mot vassdraget og naturtypen «stor elvør» minst mulig. Rett sør for bergskjæringen bygges en møteplass.

Bergskjæringen forbi låsen gir «kortreiste» steinmasser til utbedringstiltakene på Vestersivegen. Breddeutvidelse og bredere grøft innebærer en 280 m lang bergskjæring og at bakketoppen senkes. Begge deler bedrer sikten på strekningen. I og med breddeutvidelsen av vegen tas innover kan skjæringen på høyeste punkt bli opptil 13 meter.

I reguleringsbestemmelsene §§ 2.5 og 4.1 er det lagt inn krav til aktsomhet ved byggeaktivitet nær vassdraget.



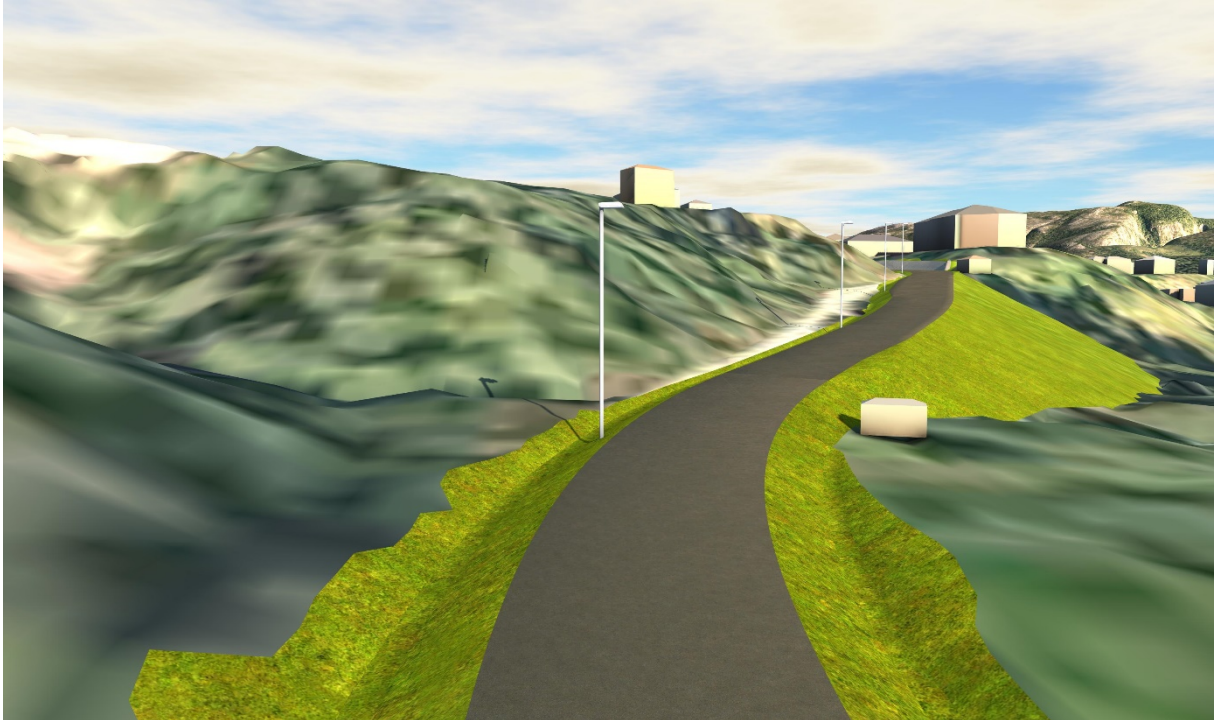
På Bergmoen er breddeutvidelsen av Vestersivegen lagt mot vest. I sørlige del av sletta er eksisterende terrenggrøfter inn mot dalsiden en indikasjon på periodevis vannansamling i sideterrenget. Noe som antakelig påvirker eksisterende vegs bæreevne og levetid negativt. Det lages grøfter og avkjørsel til garasjen høyre side

Vestersivegen ligger i flomutsatt område både på Bergmoen og sør for låsen, jamfør kap. 9.1.3. Plankartet viser en hensynsone på disse arealene med tilhørende planbestemmelse.

I dag er det mange langsgående sprekker i asfaltdekket på Bergmoen. Utbedringen innebærer å anlegge grøfter samt å skifte massene i vegkroppen. Tiltakene gjøres for å få drenert vann ut av vegen, bedre bæreevnen, og sikre at nytt asfaltdekke blir mer holdbart.



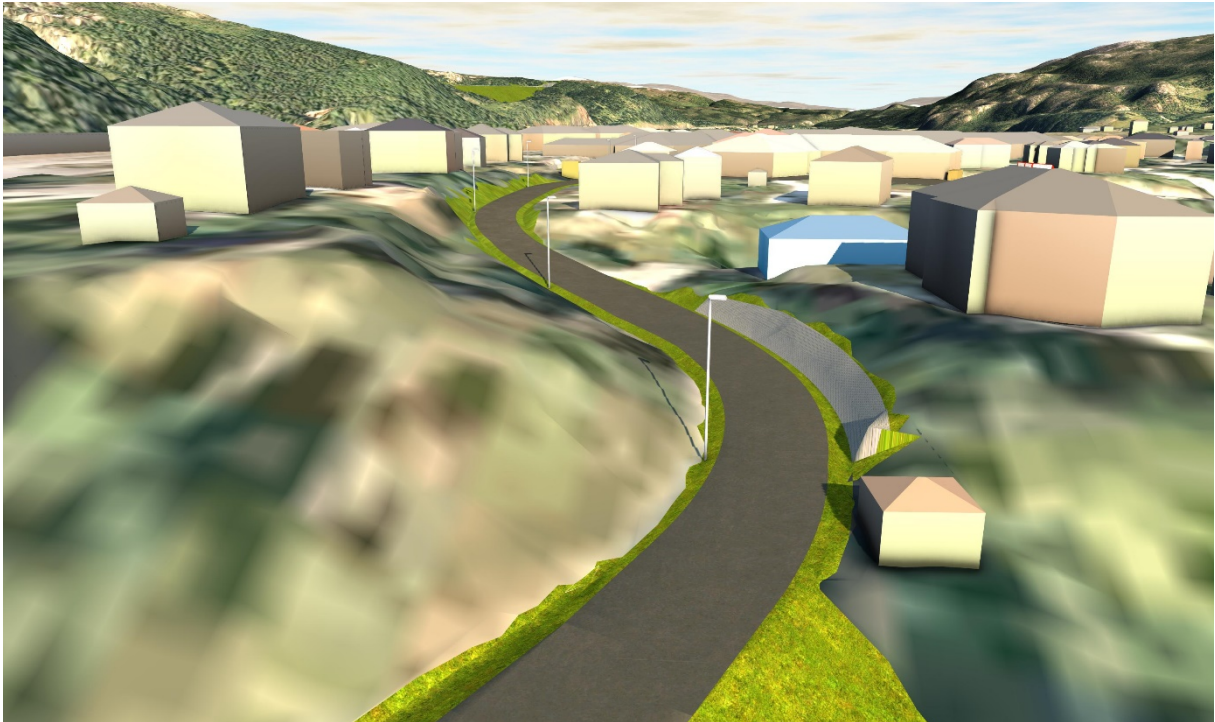
Også forbi boligene på Bergmoen er breddeutvidelsen av vegen lagt bort fra husene for å minimere virkningene for boligeiendommene Vestersivegen 12 og 14 – gnr/bnr 50/68 og 50/149. Det er knyttet en planbestemmelse til anleggsgjennomføringen i dette området, for å kunne bevare eksisterende syrinhekk.



I oppstigningen mot svingen flyttes vegen noe ut i retning vassdraget for å oppnå geoteknisk stabilitet. Reguleringsplanen tar med areal helt opp mot eiendomsgrensene for boligene i Jernbanevegen.

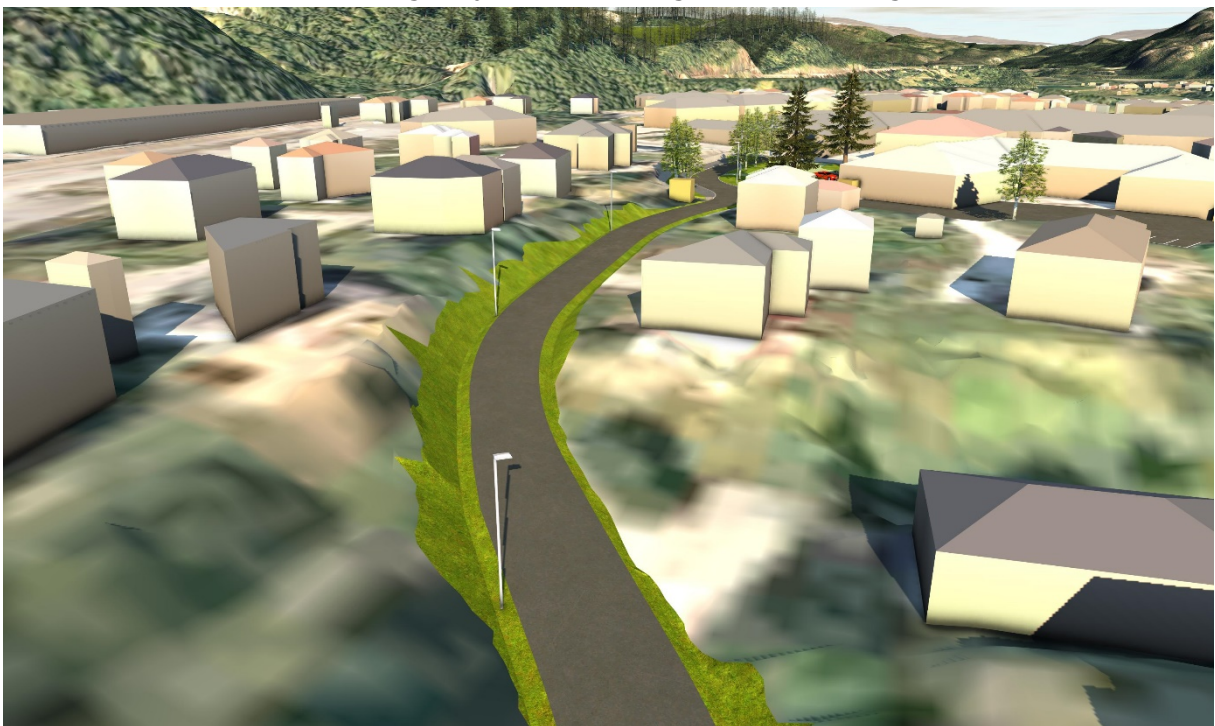
Grunnforholdene er krevende i første del av bakken/oppstigningen. Dette gjør at vegen må flyttes noe ut noe som gjør det visuelt og opplevelsesmessig romsligere for trafikantene.

Det etableres en møteplass på venstre side rett før svingen. Statens vegvesen har lagt inn en reguleringsbestemmelse om at resterende del av den gamle vegkroppen inn mot stigende terreng utformes som en stoppe- og hvileplass for turgåere. Området ligger lunt og solrikt til. Jamfør også kap. 8.4 om Universell utforming.

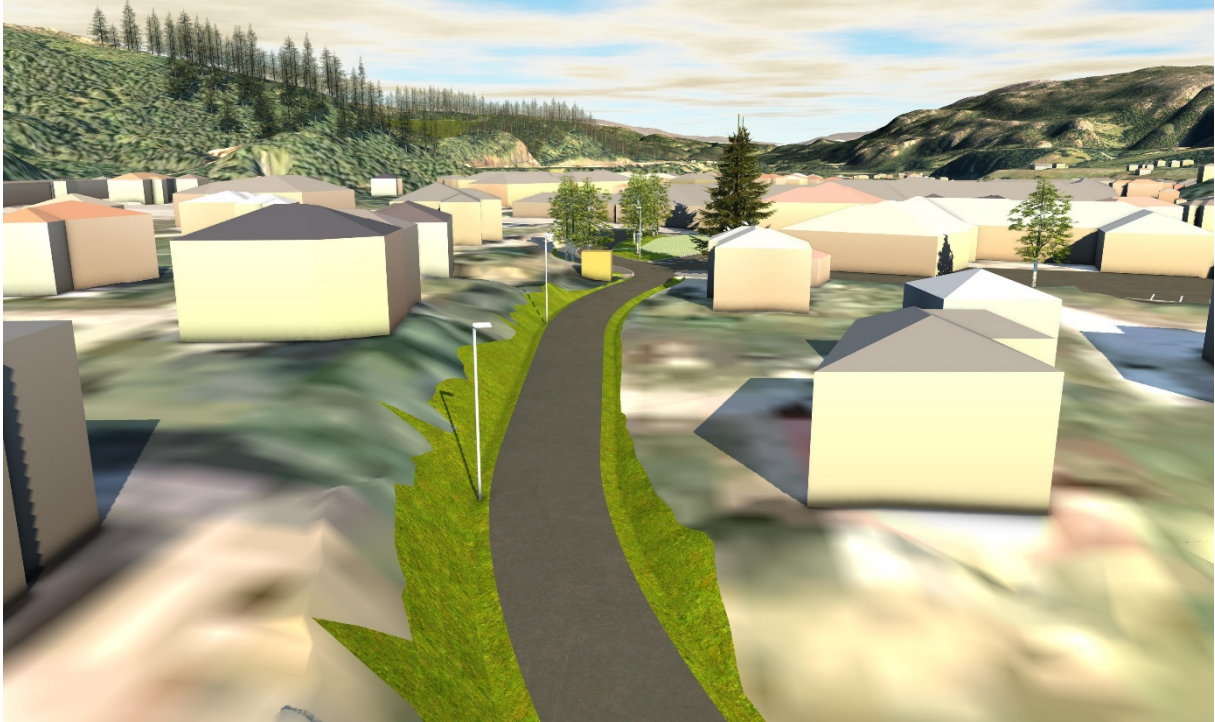


Tørrmur i svingen ved Vestersivegen 8 –gnr/bnr 50/11 med avkjørsel på profil ca. 885, vil medføre inngrep i hagen. Dukkestuen i forgrunnen må rives eller flyttes.

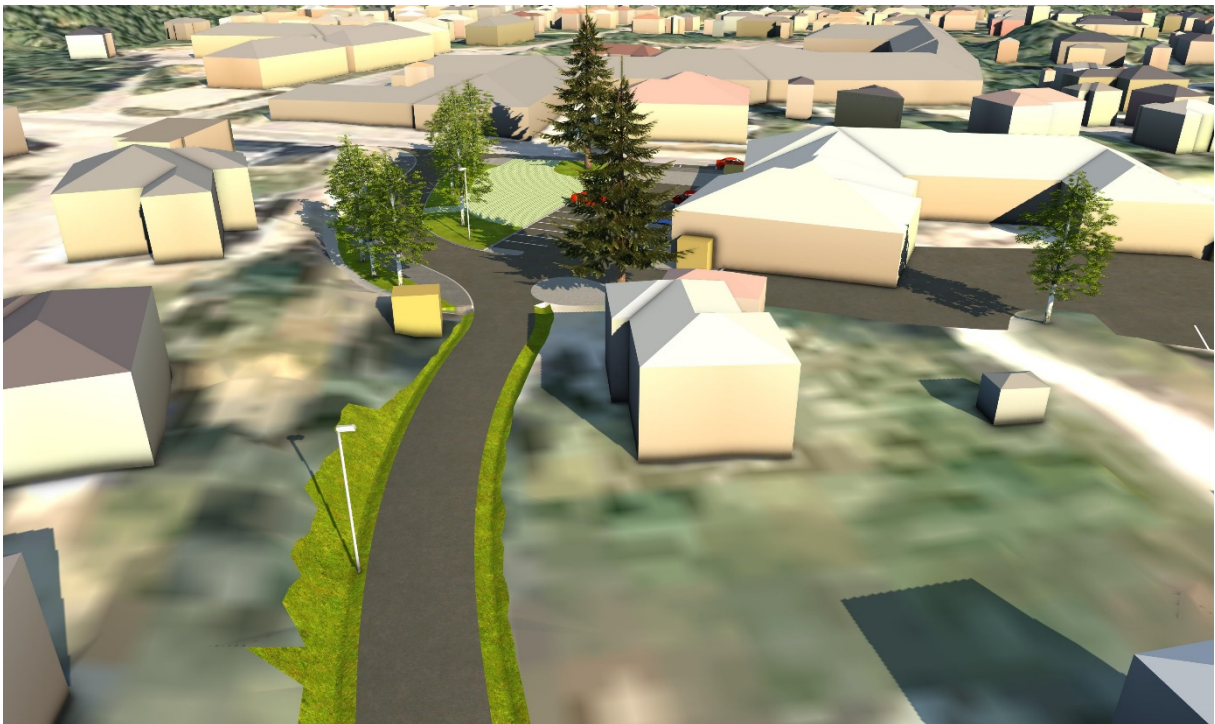
Det er trangt i første sving i bakken. Breddeutvidelse av vegen tas mot øst. Som avbøtende tiltak for å stabilisere vegskråningen og begrense omfanget av det permanente inngrepet i privat tomt er det planlagt en mur mot boligen øst for vegen. Byggingen av muren vil medføre at hekkene, tomtas vegetasjonsinnramming mot Vestersivegen, blir berørt.



Terrenginngrep i skråningen opp mot eiendommene i Jernbaneveien etableres som tørrmur eller skjæring vest for vegen i svingen ved profil 900. Nærmeste hus vest for muren/skjæringen, er Jernbanevegen 8 gnr/bnr 50/15. Selve arealet der muren/skjæringen anlegges ligger på offentlig vegareal.



Breddeutvidelsen tas mot vest. Det etableres grunn grøft, og gjøres tilpasninger for å ivareta innkjørsler til boliger på høyre side, hhv. Vestersivegen 6 –gnr/ bnr 50/13 (forgrunnen) og Vestersivegen 2 gnr/ bnr 50/89 (bakgrunnen). Eiendom 50/109 Jernbaneveien 4 har en sekundær avkjørsel mot Vestersivegen som blir beholdt. Den ligger rett i forkant av gul trafo, venstre side.



Prinsipløsningen for torget er å lede Vestersivegen opp langs vestre side av torget, og å lokalisere ryddig parkering foran og bak Coop, samt langsgående parkering langs Troforsvegen. Bolig og garasje i Vestersivegen 2 i forgrunnen. Deres innkjørsel snus mot øst.



Modellillustrasjon sett fra sørvest

For å visuelt sett stramme opp Vestersivegen inn mot avkjørselen til Coop foreslås det at Vestersivegen 2, gnr/bnr 50/89 sin innkjørsel snus og blir felles med Vestersivegen 4 gnr/bnr 50/12 på baksiden av Coop. Det skal etableres et gjerde som rammer inn eiendommen mot Vestersivegen. Løsningen vil gjøre forholdene mer oversiktlige og trygge både visuelt og trafiksikkerhetsmessig.

8.1.4 Avbøtende tiltak torget/ Coop

En omlegging av Vestersivegen fram mot kryss med fv. 803 berører eksisterende torg. Jmfør kap. 8.3



Skissen viser det omlagte trafikksystemet der Vestersivegen munner ut i fv. 803. Krysset flyttes bort fra området ved inngangen på Coop. Trafikkarealer og torg gis klar avgrensning.



Samme situasjon sett fra nord mot Coop. Det blir fortsatt kun utkjøring til fv. 803 fra baksiden av Coop, som i dag.



Det nye krysset mellom fv. 803 og Vestersivegen er flyttet inn mot eksisterende mur i vest. Torget blir tydelig definert og torget rammes inn av vegetasjon.



Arealene ved Coop sin inngang blir forbeholdt myke trafikanter. Både syklende og bilførere får tydelig avgrenset parkeringsareal, langsgående p-plasser langs fv. 803 og tosidig 90 graders p-plass øst for torget.



Avkjørsel inn til p-arealene øst for torget. Biler med henger kan svinge til høyre og parkere bak Coop.



Oversiktsbilde som viser baksiden av Coop. Vestersivegen 2 snur sin avkjørsel mot sør.

8.2 Trafikkforhold

Denne reguleringsplanen omfatter isolert sett en lokalveg, som i dagens situasjon er lavtrafikkert og perifer i det daglige transportarbeidet i kommunesenteret. Vestersivegen vil få endret trafikksituasjon både under anleggsperioden, og etter at ny E6 åpner. Det er virkningene av dette som i hovedsak beskrives i denne planbeskrivelsen.

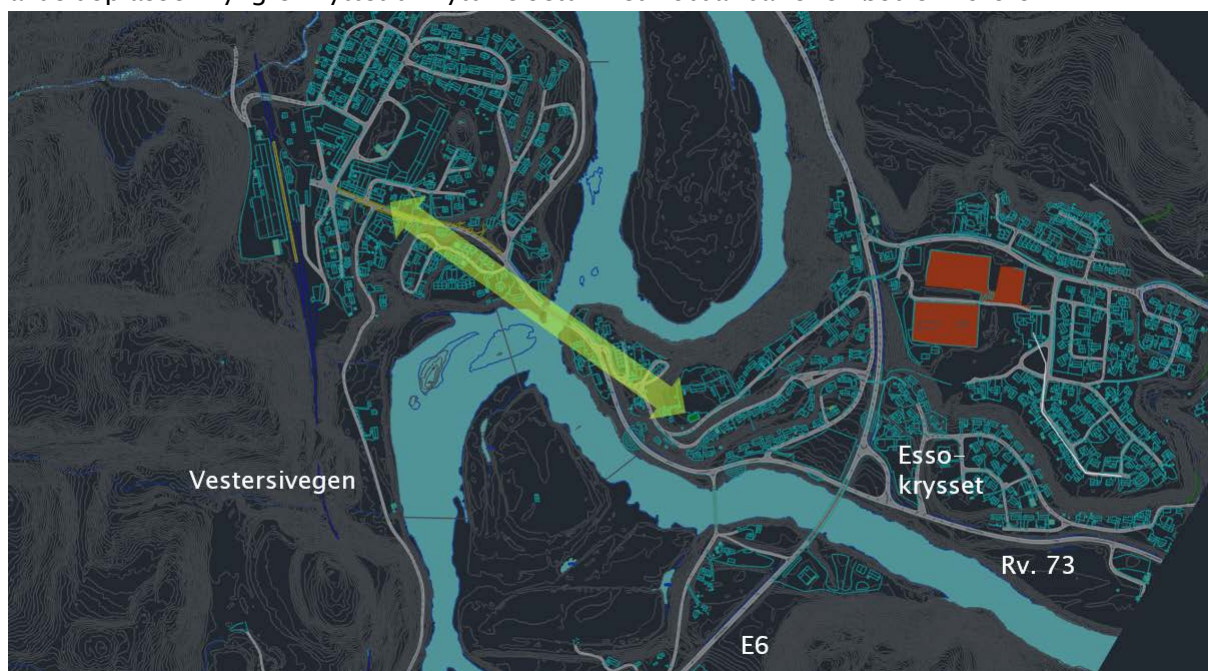
Det vises til kap. 8.1 Landskapsbilde, for flere bilder og skisser av eksisterende situasjon og planlagte tiltak på Vestersivegen.

Denne reguleringsplanen er en konsekvens av E6 Svenningelva – Lien vedtatt i juni 2020. Statens vegvesen gjorde i samband med E6-planen en grundig drøfting av hvilke virkninger omlegging av E6 får for samordnet areal- og transportplanlegging i Trofors tettsted. Dette er dokumentert i fagrapporten «*Samfunnsmessige og trafikale forhold i Trofors tettsted*». Fagrapporten danner et nødvendig bakteppe for å se Vestersivegen i en større sammenheng.

8.2.1 Eksisterende trafikforhold

Trafikkforhold fylkesveg 803 og i Trofors sentrum

Trofors sin historiske utvikling er grundig dokumentert i samband med 2013-planen og i over nevnte fagrapport. Hovedtyngden av Trofors innbyggere bor øst for elva, og øst for dagens E6. Flesteparten av arbeidsplassene er vest for elva – i sentrum, selv om flere arbeidsplasser nylig er flyttet til nytt helsetun ved fotballbanene i østre Trofors.



Trafikkanalyser i tidligere planarbeid (2013 og 2020) viser at fylkesveg 803 som hovedtrafikkåren mellom øst og vest i Trofors, i all hovedsak har lokal trafikk. Fv. 803 hadde for få år siden en ÅDT på ca. 1000 biler. Fylkesvegens bredde og øvrige tilstand betjener etter Statens vegvesens oppfatning kommunesenteret tilfredsstillende.

Eksisterende situasjon langs fylkesveg 803 fra øst mot vest: Det er i dag skiltet hastighet 60 km/t fra Esso-krysset og vestover mot sentrum. Det er ikke gang/ sykkelveg på denne strekningen. Strekningen brukes av gående og syklende både på strekningen mot sentrum, samt kryssende trafikk av skolebarn over brua fra Båfjellmoen. Alle foto under Google maps:



Grane kommune har i mange år ønsket å få bygget gang/ sykkelveg på strekningen Esso - Trofors bru



Det er ikke tilrettelagte krysningspunkt eller gangfelt. Det finnes et eldre belyningsanlegg på strekningen der skolebarn krysser fv. 803 for å gå opp til skolene



Fv. 803 på strekningen mellom Båfjellmo bru og Trofors bru. Skiltet hastighet 60km/t. Langt mellom lysstolpene



Farten på fv. 803 settes ned til 50 km/t når man nærmer seg kryss med Skolevegen, og Troforsen bru



Etter krysset med Skolevegen er det gang/sykkelveg på høyre side. Som en del av E6-prosjektet vil det bli bygd ny g/s-bru over Troforsen (blåmerket område).



Vest for Trofors bru opphører forkjørreguleringen og trafikantene langs fv. 803 har vikeplikt for trafikk fra høyre.



Fra kryssene med Elveflata (vs.) og Nersvenningdalsvegen (hs.) får fv. 803 langsgående fortau og gatekarakter



Ved Coop blir det tosidig fortau. Fv. 803 har endepunkt ved Trofors stasjon i bakgrunnen.

Vegstandard på Vestersivegen i dag

Vestersivegen (som *denne* reguleringsplanen omhandler) er i dag en lavtrafikkert kommunal veg fra Trofors sentrum og sørover, på vestsiden av hovedvassdraget. Skiltet hastighet på fylkesveg 803 gjennom sentrum er 50 km/t. Det er ikke angitt fartsgrense for Vestersivegen der denne tar av sørover fra fv. 803 ved Coop. På Vestersivegen gjelder derfor de generelle fartsgrensene; 50 km/t i tettbygd strøk og 80 km/t utenfor tettbygd strøk.

Vestersivegen er smal, har en meget begrenset bæreevne samt ligger utsatt til for flom fra Svenningelva. Trafikktallene er beskjedne, årsdøgntrafikken (ÅDT) er stipulert til 20–50 biler. Eksisterende veg er en 4 m bred enfelts veg med smal skulder. Det er asfaltdekke og et eldre lysanlegg fra sørligste bolig på Bergmoen nordover til Coop ved torget. Videre sørover har vegen grusdekke.

Vestersivegen har som vist i kap. 8.1.1 en krevende vertikalkurvatur (bakketopp) forbi låsen ved profil 2–300 og en utfordrende horisontalkurvatur (reduisert sikt pga. sving og sideterrang tett på) i oppstigningen gjennom boligfeltet. Det er 5 boligavkjørsler langs østsiden av Vestersivegen på strekningen Vollen – sentrum.

Trafikkforhold Coop og torget

I kryssområdet fv. 803 x Vestersivegen passerer den kommunale vegen like foran inngangen på Coop.



Dagens forhold utenfor Coop er krevende både for bilførere og unge og eldre som skal gå inn/ut av butikken. Folk parkerer/hensetter bilen *langs vegen, 90 grader på vegen, på fortauet*. Butikken har satt opp skilt, søppelbokser og blomster for å holde inngangspartiet fritt for hensatte biler. Lokal taxi har fast plass like ved døra.

I sentrum knyttes Vestersivegen til fv. 803 i området *mellom* Coop og torget. Grane kommune fikk fylkeskommunal støtte til å oppgradere torget. Prosjektet ble fullført i 2012. Coop sine utearealer (tomt) samt fasaden som vender mot torget var ikke del av torgprosjektet.

I 2012 var det to matbutikker på stedet, og planløsningen for torg og parkeringsplasser skulle betjene både disse butikkene og kunder på Jern og bygg. Etter ombyggingen av torget

er ICA-butikken lagt ned, og Coop bygget i 2014 om butikken slik at inngangen vender ut mot Vestersivegen og torget.



Vestersivegen og arealene ved Coop var som nevnt tidligere, ikke del av torgoppgraderingen i 2012. P-plassene ble lagt inntil en mur i vest, og en trapp ledet opp til ICA (rød sirkel) og en annen bedrift i bygningen til venstre. Jern og bygg langs fv. 803 til høyre for ICA. Foto: Erik Veigård Grane kommune (sakset fra nfk.no)

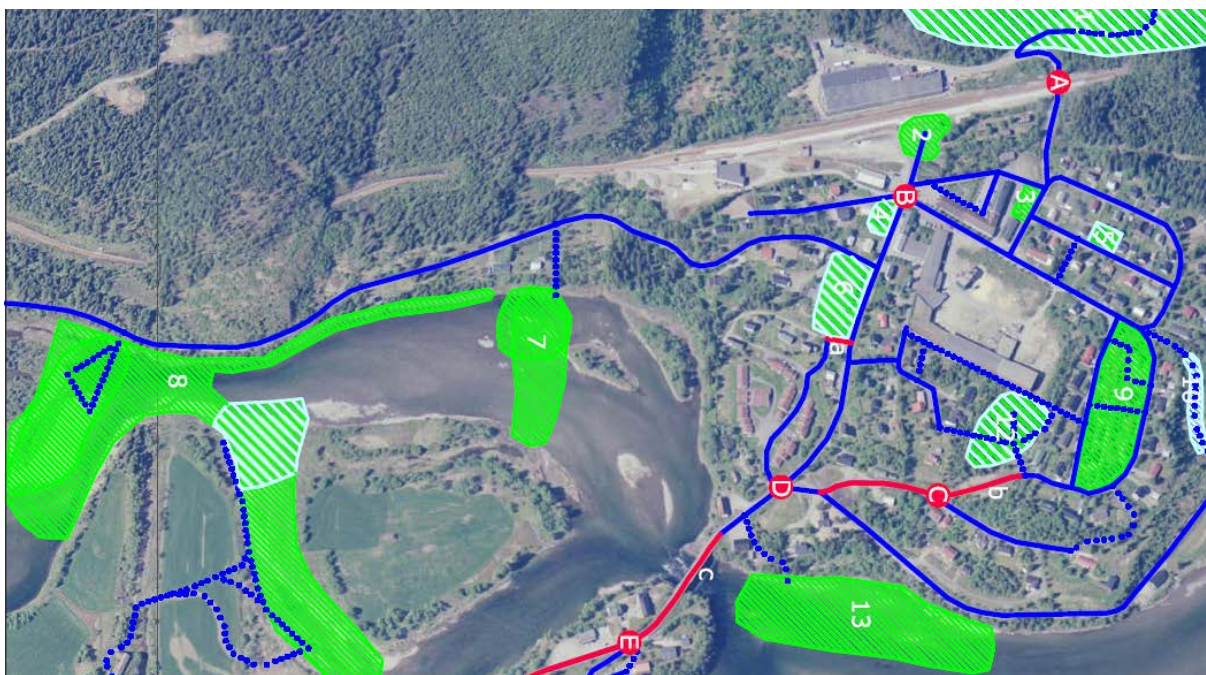
Troforssamfunnet har nå noen års erfaring med ombygget Coop og torg. Vestersivegen passerer forbi like foran inngangsdøra på Coop, og flesteparten av kundene til matbutikken ønsker å parkere så nær døra som mulig. Den trafikale situasjonen ved Coop er derfor ikke tilfredsstillende i nåværende situasjon

Gang- og sykkeltrafikk

I sentrum og boligområdet er det en viss gang- / sykkeltrafikk. Det er beskjeden gang- og sykkeltrafikken på Vestersivegen sør for boligbebyggelsen. Strekningen mellom Trofors sentrum og Vollen brukes imidlertid som turveg av gående og syklende, og er derfor viktig i lokal sammenheng.

Barn og unges bruk av Vestersivegen

I samband med reguleringsarbeid gjennomførte Statens vegvesen i 2011 barnetråkk-kartlegging for Trofors tettsted. Deltakere var barn i 5. og 8.klasse. Også barnehagenes bruk av tettstedet ble registrert. Kartleggingen er fortsatt relevant.



Kartleggingen omtaler følgende navngitte punkter/steder/strekninger i bruk av 8.klassinger:

- Vestersivegen (blå) er en veg barn/ungdom bruker, som oppleves trygg å ferdes på
- Område 4 *ICA*: Ikke lenger relevant – butikken er nedlagt og bygget er revet
- Område 6 *Coop*: Brukes som møtepunkt hele året: Prate, spise, handle, sitteplass, snakkeplass
- Område 7 *Svenningdalselva/Elva*: Sti/tråkk fra Vestersivegen ned til elva. Området er bade plass på sommeren
- Område 8 *Vollen/ kulpen/ øra*: bading, soling, fising, turområde på sommeren

5.klassingene bruker område 7 og 8. Barnehagene bruker ikke arealer langs Vestersivegen.

Kollektivtrafikk/ rutebuss

Verken rutebuss eller turistbuss benytter Vestersivegen i dag.

8.2.2 Beskrivelse av planforslaget

Detaljregulering for E6 Svenningelv–Lien som ble vedtatt i juni 2020, omfatter et E6–kryss og et næringsområde for vegservice på Vollen.

Denne reguleringsplanen fremmes for å kunne gjennomføre nødvendige opprustningstiltak for at Vestersivegen skal tåle trafikken i anleggsperioden. Både Statens vegvesen og Grane kommune ønsker imidlertid at opprustningen av Vestersivegen skal tjene lokalsamfunnet på lengre sikt og trafikalt sett skal gi god sammenheng mellom næringsvirksomheten i sentrum og planlagte nye vegservicearealet på Vollen.

Vegstandard etter opprustning

Vestersivegen blir en viktig innfallspport til E6–anlegget – inn til påhogg for tunneldrift, samt for brubygging. For å håndtere økte trafikkmengder og tungtrafikk i anleggsperioden forbedres derfor hele Vestersivegen på strekningen fra Vollen til sentrum.

Den standardklassen i håndbok N100 som er mest nærliggende å se til for utbedringen av Vestersivegen, er *L2 – Øvrige lokalveger*. Denne standardklassen har lav ÅDT og bredde opp til 4,5 m.

Vestersivegen er sentral i anleggsperioden, og får i ettersituasjonen ny funksjon. Veggen blir en forbindelse mellom E6 og kommunesenteret, og bindeleddet mellom nytt næringsområde og øvrig service og næringsliv i sentrum. Følgende vegstandard legges til grunn:

- det etableres møteplasser (breddeutvidelse 1 meter) for å håndtere trafikk med store kjøretøy
- vegbredden økes til 5 meter
- det byttes stikkrenner
- vegens bæreevne forsterkes
- vegstrekningen belyses
- det legges asfalt etter endt anleggsperiode

Trafikksikkerhetstiltak

For å redusere trafikksikkerhetsrisikoen knyttet til sambruk mellom anleggstrafikk, lokal biltrafikk og myke trafikanter vil hele strekningen fra Vollen til sentrum som nevnt få belyningsanlegg, som etter endt anleggsperiode blir overført til fremtidig vegeier.

Det er ikke trafikksikkerhetsmessig forsvarlig å lede anleggstrafikk gjennom et område med så betydelige eksisterende trafikale utfordringene som ved Coop/torget. Planforslaget omfatter derfor omlegging av Vestersivegen slik at denne følger vestlige kant av torget. Det gir mulighet til å flytte/ omstrukturere parkeringen ved butikk/ torg – som er utfordrende og uoversiktlig i dagens situasjon. Mer om dette i kap. 8.3.

Barn og unge samt trim og friluftsliv

Forbedringene av Vestersivegen og etablering av vegservice ved krysset på Vollen vil medføre mer biltrafikk på Vestersivegen enn i dag. En forbedret veg for bil kan samtidig bli et dilemma med tanke på myke trafikanter bruk av vegen. 8.klassingene oppgir at de bruker både bensinstasjonen og vegkroa Trixie som møtested. Det er denne type funksjoner som forutsettes flyttet til næringsområdet. Nærmere om dette under virkninger og avbøtende tiltak.

8.2.3 Virkning av planforslaget og avbøtende tiltak

Beregnet trafikkmengde (ÅDT)

Vestersivegen er svært lavtrafikkert i dag. Som følge av at Trofors sentrum får kopling til E6, er gjennomsnittlig trafikkmengde på Vestersivegen forventet å stige fra 20–50 til 250 kjøretøy per døgn (ÅDT) i åpningsåret, og 285 i 2045. Det må forventes sesongvariasjon. Det må understrekes at trafikktallene forutsetter at næringsområdet blir etablert.

Vegstandard og trafiksikkerhet

E6-krysset på Vollen og vegen fram til næringsarealet blir 7,5 m bred og dimensjoneres for modulvogntog. Resterende del av Vestersivegen (*denne* reguleringsplanen) får som nevnt vegbredde 5 m + møteplasser. Vegen blir framkommelig for tømmertransport som før, men det forutsettes at dagliglivets tungtrafikk til/ fra Trofors sentrum bruker rv. 73 og fv. 803.

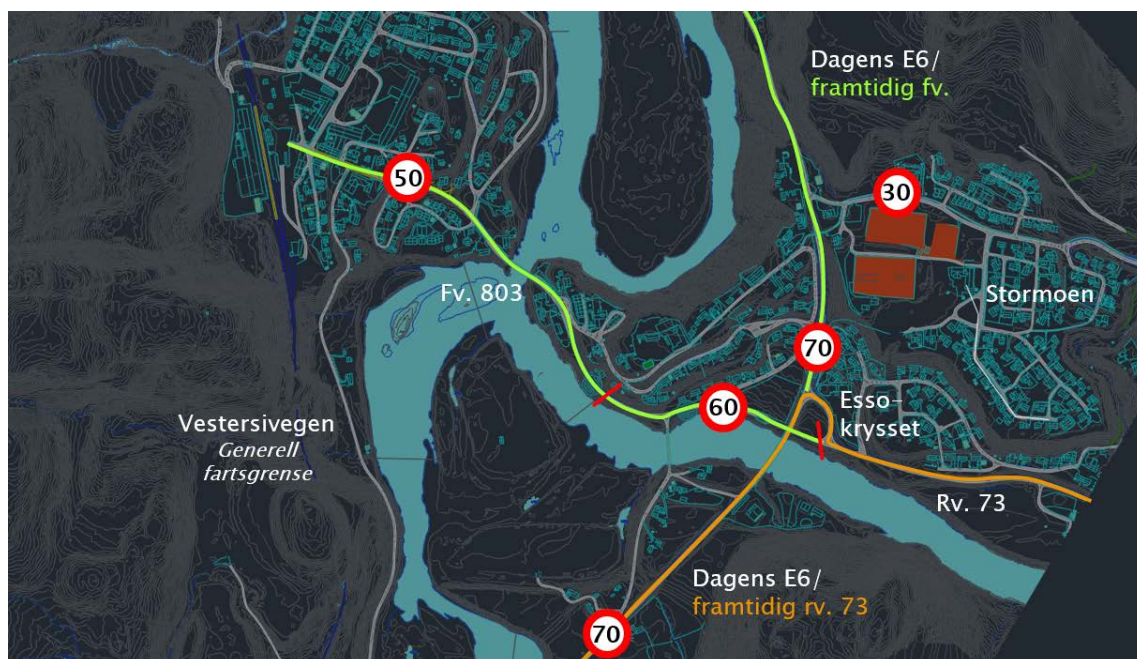
Etableres vegservicebedriftene på Vollen vil de også bli et lokalt målpunkt (bensinstasjon, serveringssted). Det forventes av flesteparten av de som bor i *østre* Trofors vil kjøre rv. 73 til Svebakken og ny E6 til Vollen, da dette er en raskere og mer rasjonell rute. Koplingen til E6 gjør at det som nevnt over forventes økt biltrafikk (ÅDT) på Vestersivegen. Derfor vil beboere, samt barn/ungdom og andre som sykler og går langs vegen, få en merkbar endring av trafikkmiljøet. Dette må utformingen av vegen og fastsetting av fartsgrense ta hensyn til.

For å håndtere anleggsperioden gjøres som nevnt over en betydelig *utbedring* av Vestersivegen. Vegen vil imidlertid ikke få separat anlegg for gående og syklende (gang-/sykkelveg eller fortau).

Framtidig trafikksystem innad i Trofors tettsted

Selv om det er de generelle fartsgrensene (50 i tettbygd strøk og 80 utenfor) som gjelder på kommunale Vestersivegen i dag, gjør vegstandard (smal, svingete, dekke av varierende kvalitet) og dagens arealbruk/aktivitet langs vegen at bilenes reelle fart er lav. Med planen om å flytte vegrelaterte «sentrumsfunksjoner» – dagens bensinstasjon og serveringssted som ligger ved dagens E6, til ny lokalisering ved E6 blir framtidig situasjon for Vestersivegen helt annerledes. Også fylkesvegnettet påvirkes. Grane kommune tilrås derfor å fatte skiltvedtak om ny fartsgrense for Vestersivegen på strekningen Vollen – sentrum.

Koplingen til E6 på Vollen gjør at det kan forventes trafikk gjennom sentrum og langs fv. 803 mot østre deler av tettstedet. Det er i dag beskjedne og hovedsakelig lokal trafikk (ÅDT 1000) på fylkesvegen. Men fartsnivået for interntrafikken i tettstedet er relativt høy. Se figur. Noe gjennomgangstrafikk og et fylkesvegnett med generelt høyt fartsnivå til å være midt i et tettsted, gjør at det er relevant å drøfte de framtidige fartsgrensene på fylkesvegnettet mellom boligfeltet Stormoen i østre Trofors via dagens Esso til sentrum.



Dagens fartsgrenser i Trofors tettsted. Dagens E6 og fv. 803 fram til Trofors bru, er strekninger med høy fart, hovedsakelig transportfunksjon.

NA-rundskriv 2018/10 Fartsgrensekriterier skal benyttes på riksveger, fylkesveger og private veger, og anbefales brukt på kommunale veger. Vegnettet deler inn i tre hovedgrupper basert på vegens funksjon, med tilhørende fartsgrenser.

| Vegens type funksjon | Fartsgrense | Typiske eksempler i lokalt vegnett når ny E6 åpner |
|--|-----------------|---|
| Veger/gater med <i>tilgjengelighetsfunksjon</i> (adkomstveg med lokaltrafikk eller gjennomgangstafikk) | 30-40-50 km/t | <ul style="list-style-type: none"> • Fv. 803 • Vestersivegen |
| Veger med <i>blandet funksjon</i> (adkomst- og transportveger) | 60-70-80 km/t | <ul style="list-style-type: none"> • Rv. 73 (gamle E6) mellom Esso-Svebakken • Kommende fv. (gamle E6) nordover i Granebygda |
| Veger med <i>framkommelighetsfunksjon</i> (transportveger) | 90-100-110 km/t | <ul style="list-style-type: none"> • Ny E6 |

I tabellen er det framtidige vegnettet i Troforsområdet sortert i henhold til den nye hovedgruppeinndelingen

Det nye fartsgrensesystemet er basert på fire grunnpilarer:

| | |
|--------------------------------|---|
| Menneskets tåleevne | Fartsgrense 30 og 40 er viktig der folk går og sykler. Ved fartsgrense 30 overlever de fleste gående og syklende en kollisjon med motorisert kjøretøy |
| Vegens geometri | Vegens utforming med tanke på gående og syklende er viktig |
| Trafikantens forståelse | Trafikantene vil normalt forstå behovet for lavere fartsgrense i boligområder og der det ferdes mange gående og/eller syklende |
| Miljø | I tettbygde strøk er det viktig å prioritere gode miljøforhold. Lavere fartsnivå gir normalt mindre støy, og bidrar til at folk velger å gå og sykle |

Tabell 1.2: Anbefalte kriterier for samleveger/gater

| | | Langsgående skille mellom biler og gående/syklende | | |
|-------------------------------------|--|---|------------------------|---|
| | | Veger/gater uten tilrettelegging for gående og syklende | Veger/gater med fortau | Veger/gater med egen gang- og sykkelveg |
| Bebyggelse og arealbruk | Bolig -og /eller forretningsområde | 30 | 40 | 40/50 |
| | Sentrumsområde | - | 40/50 | 40/50 |
| | Industri- og næringsområde | 40/50 | 50 | 60/70/80 (Se kapittel 3) |
| Særskilte anlegg langs vegen | Idrettsanlegg og holdeplasser for kollektivtrafikk | 40 | 40/50 | 50 |
| | Skoler og eventuelt barnehager | 30 | 30/40 | 40 |
| | Parkanlegg/ lekeplasser | 40/50 | 40/50 | 50 |

NA-rundskriv 2018/10 har tabeller med anbefalte kriterier for når man bør velge 30, 40 eller 50 km/t i tettbygd strøk. Kolonnene til venstre er relevant for Vestersivegen, de to til høyre for fylkesvegnettet.

Anbefalt framtidig fartsgrense Vestersivegen

Det er i dag Grane kommune som er skiltmyndighet for Vestersivegen.



Selv om det er lite randbebyggelse mellom Vollen og boligene på Bergmoen, vil Vestersivegen i framtiden bli en **veg med tilgjengelighetsfunksjon** som er *del av tettstedet Trofors*.

Anbefaling til skiltmyndigheten for Vestersivegen:

Fastsettelse av fartsgrense er et relevant avbøtende tiltak for en veg uten separat g/s-løsning. Både ut fra tabellen og stedlige forhold anbefaler Statens vegvesen skiltmyndigheten om å tenke todelt om framtidig fartsgrense mellom Vollen og sentrum, (jfr. kart over):

- Gjennom boligområdet og ved Coop bør det være skiltet fartsgrense 30 km/t (innenfor grønn markering)
- Sør for siste bolighus på Bergmoen og sørover til nytt næringsområde og E6-kryss må kommunen vurdere om de ønsker fartsgrense 40 eller 50 (strekning markert med rød farge)
- Det anbefales at skiltmyndigheten vedtar gjennomkjøring forbudt for lastebil og trekkbil (skilt 306.5) nord for næringsområdet på Vollen, og sør for Coop.

Anbefalt vegoppmerking Vestersivegen

Oppgraderingen av Vestersivegen som anleggsadkomst utføres slik at det gir Granesamfunnet en bedre veg for ettertiden. Både breddeutvidelse, asfaltdekke og ikke minst belysning vil bedre framkommeligheten også for gående og syklende.

2 minus 1 veg: Ved hjelp av oppmerking og skilting innsnevres kjørebane til et 3 m bredt kjørefelt. På begge sider har gående og syklende en 1 m bred asfaltert skulder.

Hensikten med «2 minus 1 veg» er å tilrettelegge for sykling i blandet trafikk der det er vanskelig (pga. terrenginngrep, kostnader og liknende) å få til fullgode løsninger.

<https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/miljoennlig-transport/sykeltrafikk/pilotprosjekt-for-sykel/2-minus-1-vei>



Når et kjøretøy må ut mot vegkanten for å passere hverandre på en 2 minus 1 veg, har de vikeplikt for gående og syklende. I svingen opp fra Bergmoen mot sentrum vil en bil antakelig

velge å kjøre ut på kanten. Er det gående og syklende på veg opp bakken, må bilen vente til det er sikt nok og klar bane til å passere. Til høyre skilt som er under uttesting i pilotprosjekter for 2 minus 1 veg.

Anbefaling til skiltmyndigheten for Vestersivegen:

For å tydeliggjøre at gående og syklende er prioriterte trafikanter, og for å bidra til at bilene holder lav fart foreslås det at skiltmyndigheten vedtar at Vestersivegen får vegoppmerking som «2 minus 1 veg» på strekningen mellom nytt næringsområde og sentrum.

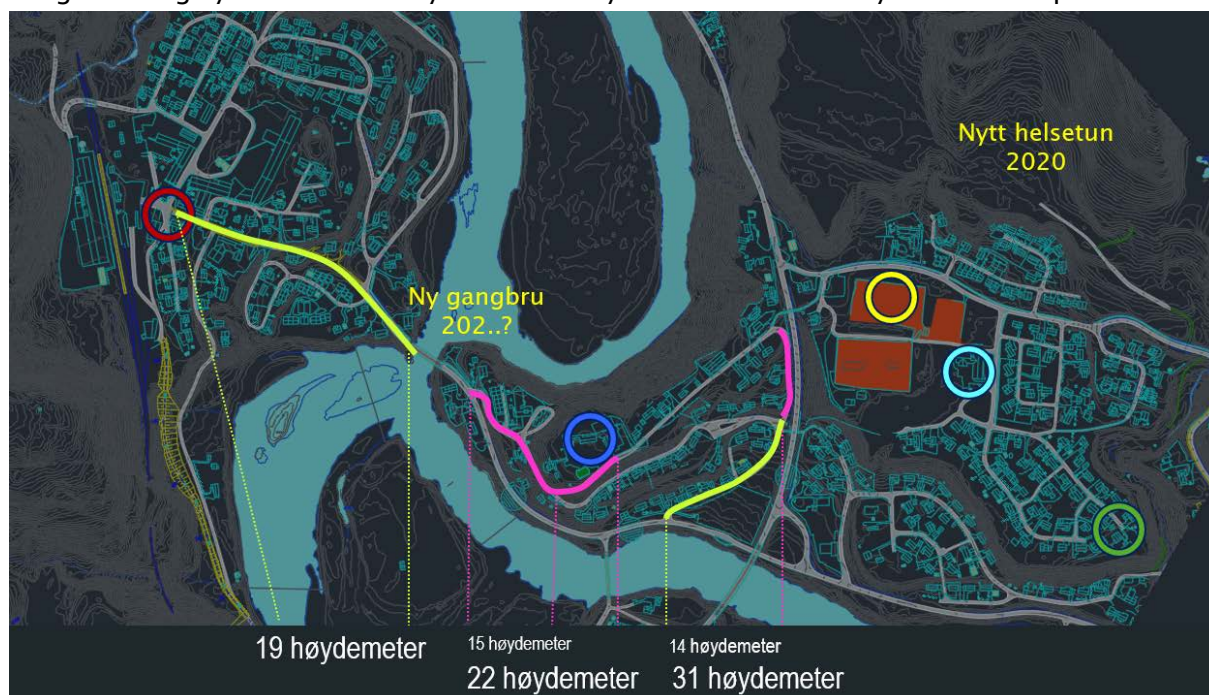
Skiltet hastighet på vegnettet innad i Trofors tettsted i framtiden?

Omleggingen av E6, kommende omklassifisering av dagens E6 og virkningene dette får, gir anledning til å drøfte fartsnivået i vegsystemet på Trofors i en helhetlig sammenheng.

Fartsgrensekriteriene gjengitt lenger opp tilsier at det kan gjøres flere justeringer av fartsgrensene innad i Trofors tettsted. I de nye kriteriene heter det: «*Fartsgrense 60 km/t kan brukes på følgende strekninger gjennom tettbygd strøk: Viktige hovedveger gjennom tettbygde strøk der gående og syklende har alternative anlegg, og der kollektivtrafikk har egne holdeplasser. Slike strekninger regnes å ligge utenfor tettbygd strøk i vegtrafikklovens forstand*».

Nasjonale mål er at flere skal gå og sykle til daglig. Framtidig fylkesveg (dagens E6) mellom Trixie-krysset til Esso samt fv. 803 til sentrum kan ikke sies å fylle kriteriene for 60 km/t etter de nye fartsgrensekriteriene, jamfør gjennomgang av denne strekningen i kap. 8.2.1.

Å sette ned skiltet hastighet for å øke myke trafikanters trygghet og framkommelighet, vil også redusere støy. Om man øker tiden det tar å kjøre bil noe, vil det kombinert med tiltak for gående og syklende samt høyere andel elsykler ol. kunne øke sykkelandelen på Trofors.

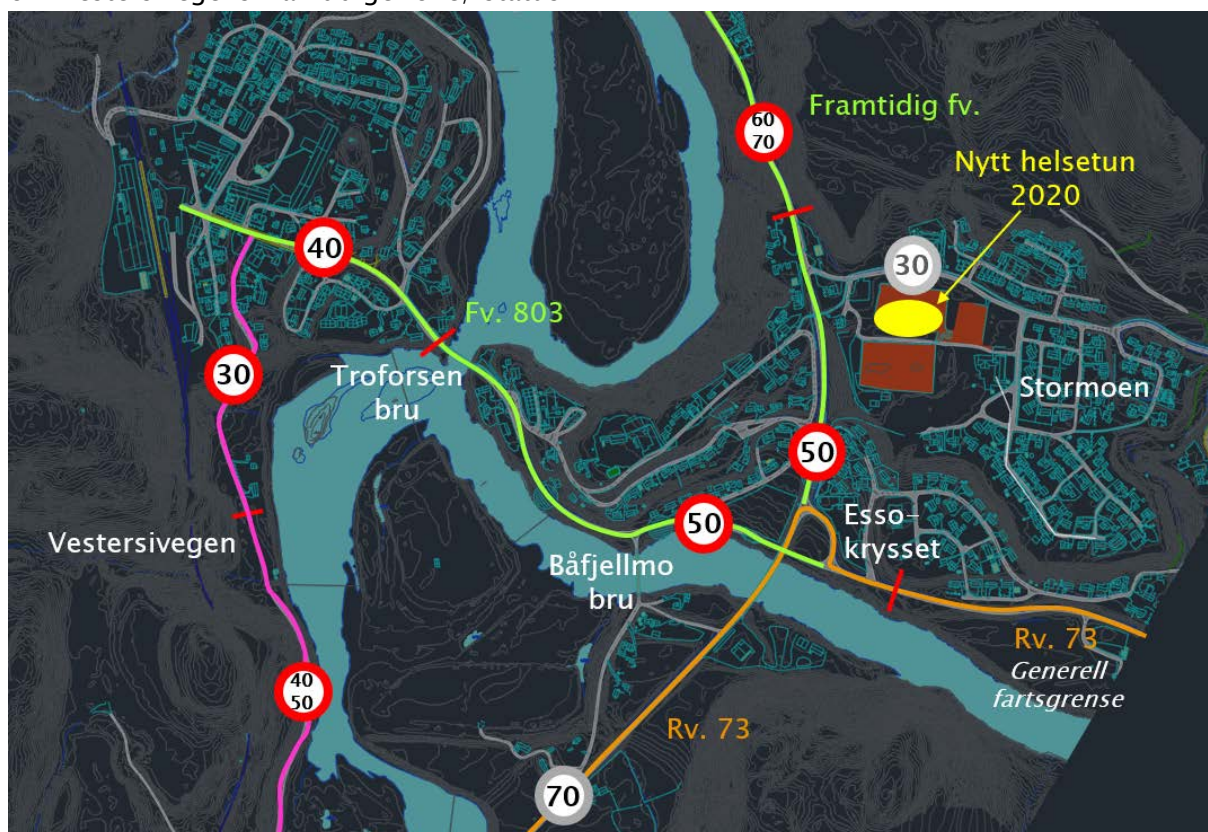


Bebyggelsen på Trofors ligger i etasjer. Mellom øst og vest i tettstedet er det fine muligheter til å bruke de kommunale gatene øst mellom Troforsen bru og dagens E6 som trygge «grønne» ruter. Med økt andel elsykler i befolkningen er det potensiale for at flere velger å sykle til jobb tross høydeforskjeller

Det er Nordland fylkeskommune som i dialog med Grane kommune må fastsette fartsgrensene på den del av vegsystemet som ikke blir riksveg i framtiden.

Statens vegvesen har etter mange års arbeid i og med Trofors, gjentatte ganger formidlet historikken bak kommunesenterets langstrakte bilbaserte utbyggingsmønster samt hvordan man kan bedre de utfordringene dette gir. Jmfør blant annet fagrapporten «Samfunnsmessige og trafikale forhold i Trofors tettsted».

Statens vegvesens råd er at følgende skisse legges til grunn når Nordland fylkeskommune i dialog med kommunen gjennomgår fartsgrensene for Trofors på nytt. Jmfør også kap 8.2.4 om Vestersivegens framtidige rolle/ status.



Figuren viser forslag til justerte fartsgrenser i Trofors etter at ny E6 åpner. Alle fartsgrenser utenom de med grå farger foreslått endret.

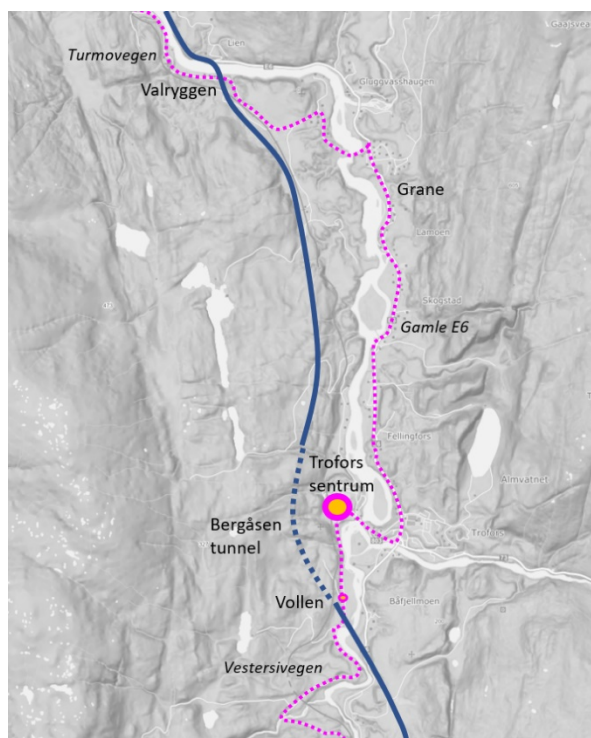
Vestersivegen som ledd i skiltet alternativ sykkelrute

Når gamle E6 gjennom Granebygda avlastes for gjennomgangstrafikk er det potensiale for mer sykling, i tråd med målene i sykkelprosjektet.

Deler av denne ruta går gjennom avlastet E6 i Granebygda, mellom Grane og Vegset. Med flytting av E6-trafikken blir det endelig mulig å ferdes innad i bygda på sykkel.

Det er også potensiale for å markedsføre en sammenhengende lavtrafikkert rute for tursykling helt fra Mosjøen til rv. 76 Tosenvegen. Den er beskrevet her:

<https://lomsdalvisten.no/sykkel-rundt-lomsdal-visten/>



Vedtatte detaljreguleringsplan for E6 Svenningelv–Lien innebærer at nye Bergåsen tunnel vil ha skiltet hastighet 90 km/t. Det blir dermed forbudt å sykle gjennom tunnelen.

Denne reguleringsplanens oppgradering av Vestersivegen mellom Trofors sentrum til Vollen vil forbedre den foreslåtte sykkelruta mot Stavassdalen. (ref. prosjektet Sykkelopplevelser indre Helgeland)

Som ledd i E6 Svenningelv–Lien vil det bli satt opp vegvisningsskilt for alternativ sykkelrute for E6 mellom krysset på Vollen i sør og i kryssene med Turmovegen i Mølndalen og med gamle E6 på Lien.

Grane næringsutvikling gjennomførte 2016–2018 prosjektet Sykkelopplevelser Indre Helgeland, der målet var å styrke naturbasert næring og bolyst ved å planlegge fysisk tilrettelegging for sykling – både for turister og egen befolkning.

<https://36vms73mlq2g10pcg11eg3oh-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2016/04/prosjektrapport-sykkelopplevelser-indre-helgeland.pdf>



Til høyre: Eksempel på alternativ skiltet sykkelrute for E6 i Finneidfjord

Kollektivtrafikk/turistbuss

Kollektivtrafikken til Trofors vil også i framtiden foregå langs riks- og fylkesvegnettet (E6, rv. 73 og fv. 803). Vestersivegen mellom Vollen og Trofors sentrum vil ikke bli omfattet av rutegående kollektivtrafikk.

Turistbuss er aktuell kundegruppe for det vegservicetilbud som etableres på det planlagte næringsområdet på Vollen. Det framgår av vedtatt reguleringsplan E6 Svenningelv-Lien at Vestersivegen er dimensjonert for buss fra E6-krysset *fram til* næringsområdet. Det er imidlertid ikke forutsatt at Vestersivegen mellom Vollen næringsområde og sentrum skal brukes til trafikk med turistbuss.

8.2.4 Vestersivegen i framtiden – oppsummering om vegierskap og veglenkens rolle

Veglenkens rolle i framtiden

Det har vært svært viktig for Grane kommune å få etablert et kryss mellom E6 og Vestersivegen på Vollen, og at vegservicefunksjonene legges her.

Statens vegvesen har oppfattet at det er minst to årsaker til at Grane kommune ønsker Vestersivegen omklassifisert til fylkesveg, ref. kap. 4.6:

- Kostnader og ansvar knyttet til drift og vedlikehold
- Et lokalt næringspolitisk ønske om å oppgradere veglenkens «status» i vegsystemet.

Næringspolitisk er det et uttalt ønske å tilrettelegge for at turister og andre forbigående med bil skal velge å kjøre innom Trofors sentrum på turer retning rv. 73 mot Hattfjelldal og Sverige, i stedet for å velge rv. 73-krysset på Svebakken.

Nordland fylkeskommune uttaler følgende til varsel om planoppstart:

«I møtereferat fra oppstartsmøte av planarbeidet, datert 27. august 2020 står det bl.a. følgende: «Etter at anleggsarbeidet med ny E6 er ferdig, skal anleggsvegen istandsettes og ferdigstilles med fast dekke og gatelys.»

Det at Vestersivegen, som er en kommunal veg, kobles opp mot nye E6 på denne måten, kan føre til at den oppleves som en arm av E6 inn mot Trofors sentrum. Vi mener derfor at det i planarbeidet må gjennomføres en trafikkanalyse som vurderer grundig hvilke konsekvenser en ny og oppgradert kommunal veg kommer til å få på biltrafikk og for gående og syklende igjennom Trofors sentrum, der vegen krysser fv. 803.»

Statens vegvesen har i denne planbeskrivelsen og særlig i kap. 8.2.3 forsøkt å svare ut de trafikale vurderingene fylkeskommunen er opptatt av. Statens vegvesen merker seg at Nordland fylkeskommune understreker at Vestersivegen er kommunal veg, og at de spør om nytt system gjør at Vestersivegen «oppleves som en arm av E6 inn mot Trofors sentrum.

I kap. 8.2.3 omtales de nye fartsgrensekriteriene, samt hvordan vegnettet på Trofors naturlig kan deles inn i henhold til en slik funksjonsinndeling av vegnettet. Statens vegvesen har i all sin kommunikasjon med Grane kommune, i fagrapporter og planbeskrivelser (både denne og for E6 Svenningelv–Lien) argumentert for at Vestersivegen bør utformes og ha status som en lokal forbindelse til sentrum.

Grane kommune og Nordland fylkeskommune står imidlertid fritt til å foreslå en omklassifisering av vegen fra kommunal veg til fylkesveg.

Statens vegvesen ber også om at planuttalelsene eksplisitt tydeliggjør hhv. fylkeskommunens og kommunens vurdering av forslagene til framtidig skiltet hastighet og vegoppmerking som omtalt i kap. 8.2.3.

8.3 Torg og handlesentrum

8.3.1 Eksisterende situasjon

Eksisterende situasjon på torget og foran/ bak Coop er beskrevet med foto og beskrivelse i kap. 8.1.1.

Som nevnt i kap. 8.2.1 fikk Grane kommune fylkeskommunalt tilskudd til opprustning av Trofors torg [Trofors – Nordland fylkeskommune \(nfk.no\)](https://www.nfk.no) På dette tidspunktet var det to matbutikker i sentrum, og løsningene for torget var tilpasset denne situasjonen.

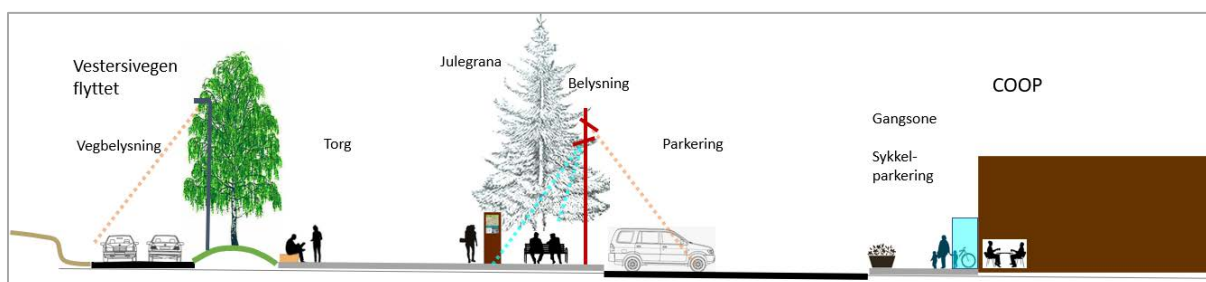
8.3.2 Beskrivelse av planforslaget



Trofors torg 2019 – sett fra fv. 803. Dagens Vestersiveg og den nye hovedinngangen på Coop i bakgrunnen. I reguleringsforslaget foreslås krysset mellom fylkesvegen og Vestersivegen lokalisert ved fotostandpunktet i forgrunnen, med et fortau inn langs muren i høyre billedkant. Torget vil bli innrammet av vegetasjon mot ny fylkesveg.

Omleggingen av Vestersivegen over torget (*dette* planforslaget) bygger altså videre på den oppgradering som allerede er utført i sentrum, og de endringer som i ettertid har skjedd med næringsaktiviteten i sentrum.

Investeringene som er gjort med torget kommer til nytte ettersom planforslaget i hovedsak kun bytter om på bruken av trafikkarealene. Torget får også en innramming i form av trær mot vest, et visuelt og trivselsfremmende tiltak som var del av den opprinnelige planen, men som ikke ble gjennomført i 2012.



Prinsippnittet viser at Vestersivegen flyttes bort fra Coop, og at dagens vegareal ved butikken omdisponeres til parkering. Torgarealet forutsettes innrammet mot vest, for å danne skjerm og skille mot Vestersivegen.

Se også kap. 8.4 Universell utforming for prinsipper omkring opparbeidingen av arealene ved torget/ Coop.

8.3.3 Virkning av planforslaget og avbøtende tiltak

Modellskisser som viser regulert løsning framgår av kap. 8.1.3 og 8.1.4.

Det har i prosessen fram mot regulerte løsninger for Coop og torgområdet vært dialog både med Grane kommune og Coop.

Planforslaget legger opp til langsgående parkering i fylkesvegen, langs fasaden til Coop. Langsgående parkering er en urban løsning som samsvarer med at det er fortau på begge sider av fylkesvegen. Langsgående parkering inntil kantstein får bedre struktur på parkeringen som foregår i dette området.

Ved å flytte krysset mellom fv. 803 og Vestersivegen, får man et oversiktlig og tydelig kryss. Det blir enkelt for gående langs fylkesvegen å krysse lavtrafikkerte Vestersivegen. Se også omtale av dette under 8.4.2 om Universell utforming.

Alle dagens parkeringsmuligheter langs en utflytende Vestersiveg ved Coop blir borte. Den kommunale vegen blir en visuelt tydelig trafikkåre, med avkjøring inn til tydelig avgrensede og oppmerkede p-plasser vest på torget samt inn mot Coop-veggen.

Det er korte avstander i sentrum. Samlet sett blir det mange p-plasser, både langsgående i fv. 803 og i tilknytning til torget. Disse plassene kan også betjene de som har ærend hos Jern og bygg. Det legges også opp til at personbiler med henger kan kjøre rundt og bak Coop og parkere der ved behov. Denne rundsløyfa er allerede i dag envegskjørt for varelevering.

8.4 Universell utforming

Med universell utforming menes utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene slik at virksomhetens alminnelige funksjon kan benyttes av flest mulig. For tiltakene som omfattes av denne reguleringsplanen er det først om fremst området ved torget/ Coop. I tillegg er *stigningsforholdene på Vestersivegen* utfordrende

8.4.1 Eksisterende situasjon

Stigningen opp fra Bergmoen

Vestersivegen er en eksisterende veg som ble bygget før universell utforming ble et begrep. Vegen har en bratt stigning fra Bergmoen og opp gjennom boligområdet.

Området ved Coop/ torget

Vestersivegen går i dag mellom Coop sin inngang og torget. Her er ingen høydeforskjell (kantstein) av betydning. Heller ikke krysset mot fv. 803 Troforsvegen er definert av tydelig kantstein. Det medfører at det kan kjøres overalt, men at det også er lett å trille vogn, sykkel og rullestol overalt. Synshemmede har få/ ingen naturlige ledelinjer.



Det utflytende området foran Coop. Butikken har trinnfri adkomst. Mangel på kantstein gjør at utstyr/ blomster som er plassert for å hindre parkering foran døra, fort blir i vegen for både synshemmede og andre myke trafikanter.

Ingen deler av gateanleggene i Trofors sentrum er i dag tilrettelagt med kunstige ledelinjer. Det er også beskjedent med naturlige ledelinjer ut over kantstein langs fortau i Troforsveien. Langs Troforsvegen er det lagd nedsenk i kantsteinen for avkjørsler.

Antakelig på grunn av at det er beskjedne trafikk tall (kjøretøy og mengden kryssende gående) finnes ingen gangfelt i Trofors sentrum.

Det ser også ut til å være regelen at tilrettelagt kryssing for gående gjøres ved å senke ned kantsteinen. På bildet vises nedsenket kantstein for kryssing over Troforsvegen. Fotgjengere kan lett bevege seg fra fortauet og over mot Coop. Nedsenk brukes også i kryss. Kantsteinen langsetter sørsiden av fv. 803 (venstre side av bildet) er nedsenket på begge sider av krysset med Vestersivegen. Ettersom krysset ligger rett ved inngangen på Coop får man et utflytende kryss, parkering på fortauet, og problematiske forhold foran døra (bildet over).



Trofors sin variant av «tilrettelagte kryssinger» for fotgjengere er nedsenket kantstein. Foto: Google maps

Da torget ble bygget ble det lagt opp til at det ikke skulle være høydeforskjeller mellom torgarealene og trafikkarealene.



Torgprosjektets intensjon om at trafikkarealer og torg skulle ligge i samme nivå, gjør arealene universelt tilgjengelige. Samtidig er løsningen antakelig best egnet på sommeren. Foto: Erik Veigård (sakset fra nfk.no)



De senere år har Grane kommune sett seg nødt til å etablere skiller mellom trafikkantgruppene. Foto: Google maps

8.4.2 Beskrivelse av planforslaget og virkninger for Universell utforming. Avbøtende tiltak

Oppstigningen fra Bergmoen

Første del av bakken får i ny situasjon 8% stigning over 63 meter, så flater det noe ut, før det blir ei 16 m lang kneik med stigning 8,93.

Vegnormal N100 stiller krav til maksimal stigning for nye gang- og sykkelveger utenfor sentrumsområder. Oppgraderte Vestersivegen vil ikke få separat g/s-tilbud. De terrengmessige forholdene gjør det ikke mulig å oppfylle N100-kravene (se tabell under) slik at første del av bakken ikke er brattere enn 7%, og siste kneika ikke brattere enn 8%.

Gående og syklende får imidlertid bedre forhold pga. bredere vegbane og belysning. Grane kommunes vedtak om fastsetting av fartsgrense og vegoppmerking vil også ha betydning for de mye trafikantene.

Tabell D.9: Maksimal stigning for gang- og/eller sykkelveg

| Stigningens lengde (m) | I sentrumsområder | Utenfor sentrumsområder |
|------------------------|-------------------|-------------------------|
| < 3 m | 8 % | 8 % |
| 3-35 m | 5 % | 8 % |
| 35-100 m | 5 % | 7 % |
| > 100 m | 5 % | 5 % |

Som avbøtende tiltak mht. stigningsforholdene foreslås det i tillegg etablert et areal for stopp- og hvile, for myke trafikanter inn mot den solrike skråningen før svingen. Jamfør også kap. 8.1.3

Området ved Coop/ torget

Skisser som illustrerer hovedprinsippene for løsningene som skal detaljprosjekteres framgår av kap. 8.1.3, 8.1.4 og 8.3.3.

Den prinsipielle tilnærmingen til universell utforming som legges til grunn ved detaljprosjektering og optimalisering av planforslagets løsninger i sentrum er:

- Lav fart og nedsenket kantstein på tilrettelagte kryssingssteder over fv. 803 og Vestersivegen
- Tydelig skille/ skjerm mellom Vestersivegen, torget og parkeringsarealene, som samtidig ivaretar nødvendig sikt tilpasset fartsnivå
- Allergivennlig plantevalg
- Kryssområde og vegføring for Vestersivegen som tilrettelegger for lett forståelig skilting og vegoppmerking. Langsgående vegbelysning som definerer den kommunale vegen i mørke
- Gangarealer skal være fri for hindringer. Dvs. at stolper, møblering og annet utstyr skal være bevisst plassert og at det etableres tilstrekkelig passasjebredden ved behov
- Naturlige ledelinjer (fortauskanter, skille i belegg ol.)
- Trinnfri adkomst til Coop sin hovedinngang. Nødvendige parti med nedsenket kantstein mellom p-plass og denne inngangen
- Sykkelparkering og HC-parkering nær inngangsdør på matbutikken
- Taxi kan om nødvendig få dedikert plass blant de ordinære p-plassene
- Plassbelysning som letter orientering og framkommelighet på torg og ved Coop
- Løsninger som er praktiske med tanke på snørydding

8.5 Geologi, grunnforhold og jordsmonn

I dette kapitlet beskrives forhold ved grunnen – både berggrunn, geotekniske forhold, og andre forhold ved løsmasser/ jordsmonn.

8.5.1 Eksisterende situasjon

Geologi

Berggrunnen i området består av skifrig kalkstein og skifrig marmor med to gjennomsettende hovedstrukturer. Geologisk rapport er vedlagt reguleringsplanen.

Geoteknikk

Gjennom denne og tidligere planprosess for E6 Svenningelv–Lien er det utført omfattende grunnundersøkelser. Grunnundersøkelser for Vestersivegen er gjennomført i to omganger mellom 2019 og 2020.

Det er utført en rekke sonderinger og tatt opp prøver for analyse i laboratorium. En kombinert data- og vurderingsrapport er vedlagt reguleringsplanen. Da det er funnet kvikkleire i planområdet, er rapporten kontrollert av et uavhengig firma.

For en komplett oversikt over grunnforholdene må den vedlagte geotekniske rapporten studeres. Kort oppsummert viser imidlertid undersøkelsene at den første delen av strekningen går i et område med liten dybde til berg. Videre går vegen over et flatt område med elveavsetninger, under disse er det leire. Ved oppstigningen fra Bergmoen er leiren kvikk.

Jordsmonn

De første 400 m fra Vollen går vegen gjennom skogsmark. Så kommer en strekning med blanding av skogsmark og hager. Siste 250 m passerer vegen forbi hager.

8.5.2 Beskrivelse og virkninger av planforslaget

Geologi

Langs en ca. 300 m lang strekning gjennomføres breddeutvidelse av vegen i form av utvidelse av eksisterende bergskjæring. Planlagt ny bergskjæring 1, eller BS1 som den er beskrevet i geologisk rapport, blir om lag 260 meter lang og ca. 13 meter høy på det høyeste i profil 340. Mellom profil 110 – 230 er grøftebredden 3,0 meter og mellom profil 230 – 370 er den 5,5 meter. Det er antatt 1–2 meter løsmasser oppå dette.

Den planlagte traseen kommer til å gå i nærføring av jernbanen og ett bolighus. Her er avstand mellom anlegget i bergskjæringen og boligen litt nord for profil 390 ca. 64 meter på det nærmeste. I søndre del av bergskjæring er jernbanen ca. 62 meter unna på det nærmeste. Sprengingsopplegg vil bli tilpasset de stedlige forhold.

Geoteknikk

Den planlagte oppgraderingen av Vestersivegen vil øke stabiliteten i området med kvikkleire og minske risikoen for utglidning av skråningen. Tiltaket tilfredsstiller krav til lokalstabilitet i henhold til Eurokode 7 og Statens vegvesen håndbok V220.

For områdestabilitet gjelder plan- og bygningsloven med tilhørende NVE veileder. Tiltaket er satt i tiltakskategori K3 hvilket stiller krav til $F \geq 1,4$ eller ikke forverring. Valget av tiltakskategori i området ble drøftet med NVE i eget møte 23.10.2020. Bakgrunnen for møtet var en avveining mellom ulike sektorinteresser (naturmiljø, verna vassdrag, kvikkleireveileder) i området.

Jordsmonn

De første 400 m fra Vollen medfører forslaget graving inn i stigende terreng. Med stigende innslag av boliger innebærer planforslaget graving i masser der det er hageplanter, også svartelistede planter (fremmede skadelige arter).

8.5.3 Avbøtende tiltak

Geologi

Nærføring til jernbanen og ett bolighus medfører at grenseverdier til vibrasjoner jfr NS 8141 beregnes særskilt. I tillegg anbefales det at jernbane og bolighus kartlegges, besiktiges, tilstandsvurderes og dokumenteres før sprenging kan starte.

For å få en vellykket og fin bergskjæringskontur anbefales forbolting etter mønster beskrevet i geologisk rapport. En skal sprengte pent og forsiktig med kontrollerte salver for å beholde bergskjæringskontur og for å unngå oppsprekking og baksprekking av berget.

Geoteknikk

Vanlige prosedyrer for arbeider i områder med geotekniske utfordringer skal følges.

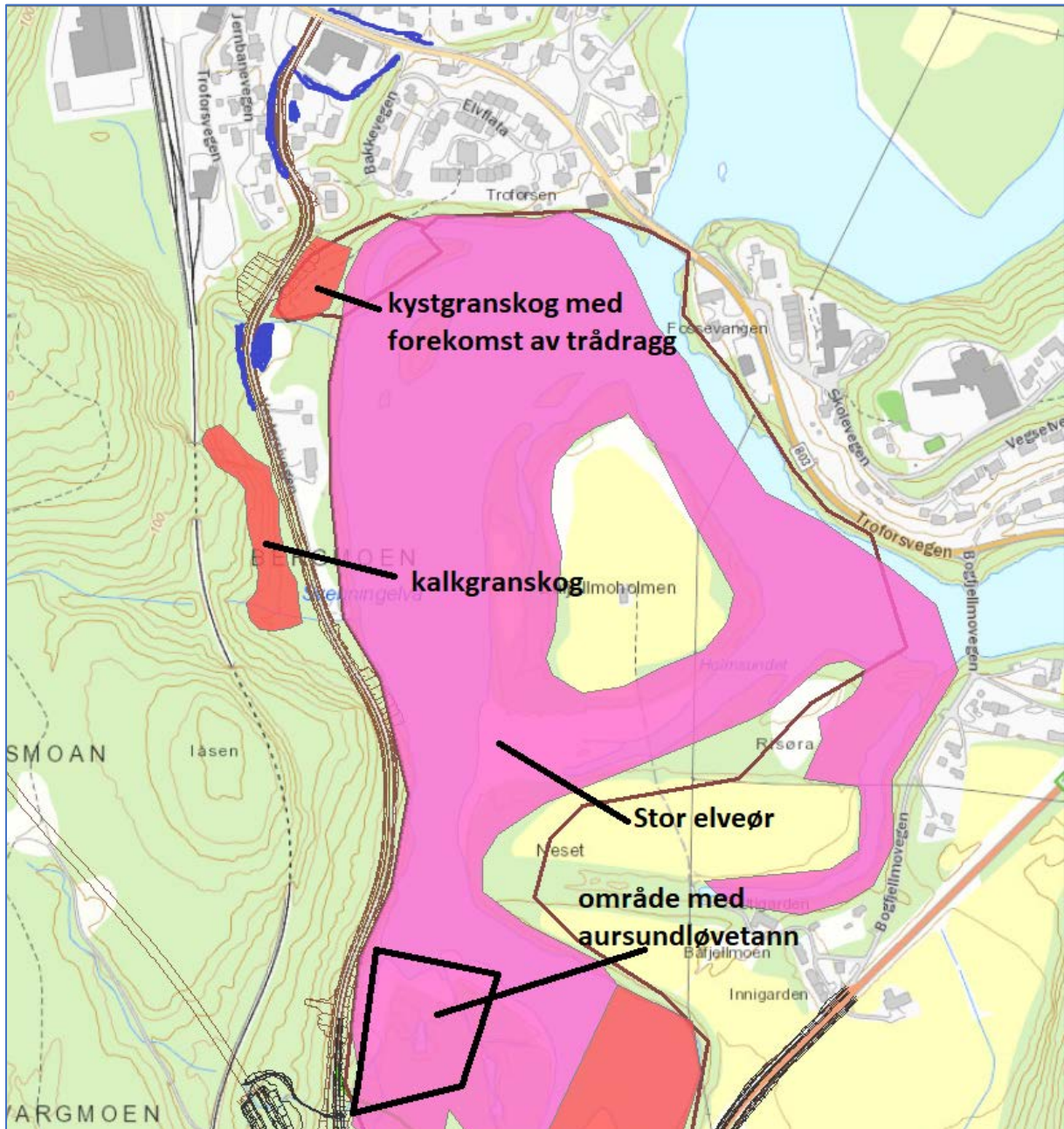
Jordsmonn

Entreprenøren som skal utbedre Vestersivegen skal gjennomføre en Miljørisikovurdering av sine arbeider, og treffe tiltak for å hindre spredning av fremmede skadelige arter.

8.6 Naturmangfold

Eksisterende situasjon

Området som berøres av reguleringsplan for Vestersivegen er dekket av fagrapport naturmangfold for reguleringsplan for ny E6 Svenningelva - Lien (22. januar 2020). Denne bygger på konsekvensutredning gjort av Miljøfaglig Utredning 20. september 2019. I tillegg var naturforvalter fra Statens vegvesen på befaring i området august 2020.



Viktige lokaliteter for naturmangfold. Rosa farge er svært stor verdi og rød er stor verdi i henhold til verdisseting i Statens vegvesen håndbok V712 Konsekvensanalyser. Blå markering er forekomst av lupin. Veg-geometrien er noe justert etter at denne figuren ble laget.

De viktigste naturverdiene i området er Svenningelva som er del av det verna Vefsnassdraget med naturtype stor elveør/åpen flommarkskog, en naturtypelokalitet med kalkskog og en med kystgranskog. I tillegg er det forekomsten av aursundløvetann som er rødlistet som sterkt truet (EN) på Norsk rødliste for arter 2015. Vegetasjonen mellom låsen og bakken opp mot Trofors er preget av rikelig tilgang til vann/fuktighet og et djupt og godt jordsmonn. I dette området er det mye turt og tyrihjel, i tillegg til mjørdurt og bringebær.

Vefsnassdraget er i tillegg til å være et varig verna vassdrag også et nasjonalt laksevassdrag. Det fremgår av rapporten «*Boniteringer i Vefsnassdraget oppstrøms Laksforsen, Kanstad-Hansen, Ø. 2013*» at de nedre delene av Svenningelva utgjør en stor andel av vassdragets leveområde for årsyngel og ungfisk.



Lupin like nord for Bergmoen og frodig og fuktpreget vegetasjon med tyrihjel i kystgranskogen

I forbindelse med utarbeidelse av gjeldende reguleringsplan E6 Brattåsen-Lien (2013) ble det gjort kartlegging av fremmede, skadelige arter. Det er generelt mye lupin i Trofors-området. Planområdet er sjekket i felt for fremmede arter i august 2020. Kartleggingen viste at det er en del lupin mellom Bergmoen og Trofors sentrum. Det er laget egen rapport om fremmede arter for E6 Svenningelv - Lien hvor arealet på Vestersivegen inngår (Rapport E6 Svenningelv - Lien. Kartlegging av fremmede, skadelige arter. 27. oktober 2020).

Virkning av planforslaget

Vurdering av miljøprinsippene i naturmangfoldloven

§8 Kunnskapsgrunnlaget

Området har blitt undersøkt med hensyn på artsmangfold og naturtyper generelt og rødlistede arter, fremmede arter og verdifulle naturtyper spesielt. Kunnskapen er både basert på befarings- og innhenting av eksisterende kunnskap. Berørt areal er dekket av konsekvensutredning for E6 Svenningelva – Lien. Usikkerheten vurderes som liten og kunnskapsgrunnlaget vurderes som tilstrekkelig godt for å kunne gjøre riktige vurderinger av tiltakets virkning for naturmangfold.

§9 Føre-var prinsippet

Det er registrert lupin i deler av planområdet. Ved uheldige episoder med håndtering av masser som inneholder planter eller frø av lupin, gjør nærheten til Vefsnavassdraget at spredningspotensialet til nye områder er stort. Det tas derfor inn i kontraktsdokumentene at entreprenøren skal skaffe seg full oversikt over fremmede, skadelige arter i alt areal de vil berøre og lage en miljørisikovurdering ut fra denne. Nevnte rapport om kartlegging av fremmede, skadelige arter vil være et godt utgangspunkt for dette. Miljørisikovurderingen skal ha tiltak som sikrer at ikke skadelige fremmede arter blir spredd til nye områder.

§10 Økosystemtilnærming og samlet belastning

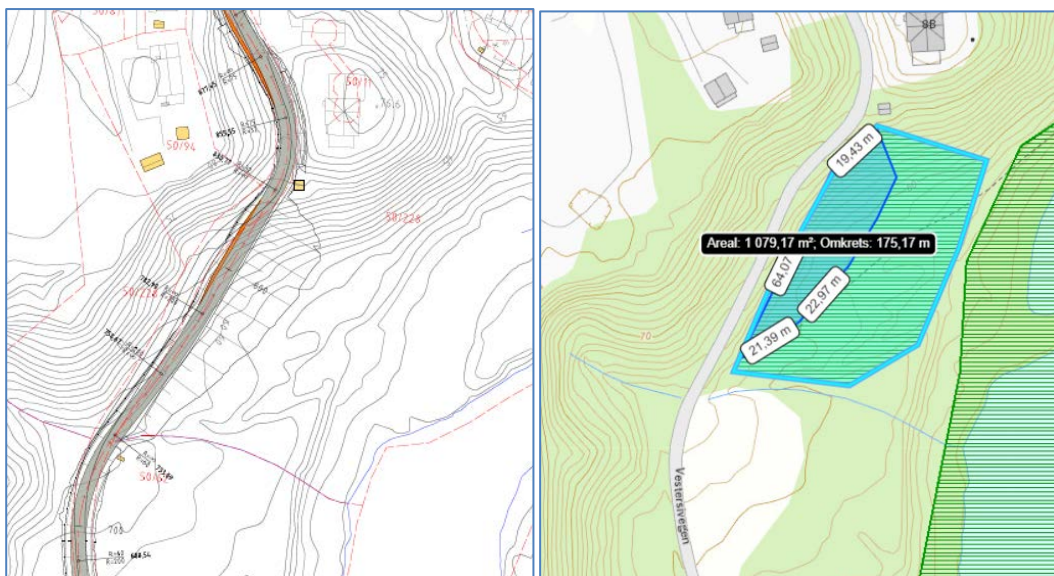
Svenningelva og lokalitet med aursundløvetann

Veglinja er lagt slik at en skal unngå berøring med Svenningelva. Planavgrensningen er slik at det blir en buffer mellom anleggsområdet og elva. Det legges inn i reguleringsbestemmelsene at anleggsvirksomheten skal foregå uten negativ påvirkning på Svenningelva og lokaliteten med aursundløvetann. De økologiske funksjonene for Svenningelva med tanke på laks, og elvas tilhørende flommarkskog med viktige naturverdier blir ikke påvirket negativt.

Kystgranskog

Etter felles gjennomgang med NVE ble det vurdert som stabilt nok i svingen før Trofors der lokaliteten med kystgranskog er, slik at en unngår motfylling som ved første utkast til planforslag så ut til å måtte legges helt ned mot Svenningelva. Det ble også vurdert å gå mer med skjæring for å unngå vegfylling inn i lokaliteten, men det ville gi større problem med stabiliteten for hele skråningen og arealene ovenfor. Gode løsninger og godt kunnskapsgrunnlag om tiltakets virkning for vassdrag/vassdragsmiljø gjør at NVE ut fra planbeskrivelsen kan slå fast at tiltak beskrevet i reguleringsplan erstatter konsesjonsbehandling etter vannressursloven, jf. vannressursloven § 20.

Men vegen må altså legges på fylling her. Denne vegfyllinga vil fysisk legge beslag på litt under en tredel av lokaliteten. Når en vurderer arealbehov for å etablere fyllingen, samt kanteffekt på gjenstående skog, er det mer sannsynlig at nær halvparten av lokaliteten vil gå tapt eller få sterkt redusert verdi. Det er imidlertid søkt alternative løsninger og framlagte plan gir minst mulig skade og samtidig har trygghet med tanke på stabilitet.



Veggeometri som viser fylling og utsnitt fra naturbase med påtegnet fyllingsareal over naturtype kystgranskog.

Kalkgranskog

Lokaliteten med kalkgranskog blir ikke berørt, hverken direkte eller indirekte siden den ligger utenfor planområdet og vegtiltaket i vesentlig grad legger seg på dagens veg forbi lokaliteten.

§ 11 om kostnadene ved miljøforringelse og § 12 om miljøforsvarlige teknikker anses avklart gjennom de tiltak som er gjort med tanke på linjeføring og reguleringsbestemmelser for å ivareta naturverdier ut over de som går tapt ved kystgranslokaliteten. Entreprenør blir gjennom konkurransegrunnlaget pålagt å gjennomføre tiltak som skal hindre spredning av fremmede arter. Se også «Avbøtende tiltak».

Vurdering av forholdet til vannforskriften

Vannforskriftens § 4 sier at «Tilstanden i overflatevann skal beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte at vannforekomstene skal ha minst god økologisk og god kjemisk tilstand.» Tiltakene slik de er avgrenset i denne reguleringsplanen vil ikke påvirke Vefsnavassdraget med tanke på økologisk eller kjemisk tilstand.

Vefсна er varig verna vassdrag og rikspolitiske retningslinjer for disse gjelder her. Generelt gjelder det å ta vare på vassdragsbeltet med sin naturlige kantsone som beskytter mot skadelig avrenning, samt er tilholdssted for arter som økologisk er knyttet til vassdraget. Plane med bestemmelser er utformet med tanke på å skjerme vassdraget og kantsone mot inngrep.

Avbøtende tiltak

Det er bakt inn i kontrakten med entreprenør (konkurransegrunnlaget) krav om miljørisikovurdering som skal ha tiltak som sikrer mot spredning av fremmede, skadelige arter. Denne skal bygge på kartlegging gjort av Statens vegvesen 2020.

Areal mellom tiltaket og Svenningelva er holdt uten planområdet slik at det er tydelig at det ikke skal gjøres inngrep her. Det er videre tatt inn bestemmelse om å unngå skadelig avrenning til Svenningelva med tilliggende kantsone og lokalitet med aursundløvetann.

Vegfyllinga som må legges inn i lokaliteten med kystgranskog avgrenses til det som er strengt nødvendig og skrånningen bygges opp slik at hogst av tilgrensende areal blir minst mulig. Det reguleres inn en hensynsone natur på den resterende del av lokaliteten med kystgranskog for å beskytte denne mot framtidige inngrep, samt å tydeliggjøre nærheten til viktig naturverdi i anleggsfasen.

8.7 Friluftsliv/by- og bygdeliv

Temaet dekker friluftsområder, uteareal i byer og tettsteder som er allment tilgjengelig, forbindelseslinjer for myke trafikanter, tursykling og sykling på offentlig vegnett, tilgjengelighet for brukerne, eventuell barrierevirkning.

8.7.1 Eksisterende situasjon

Bruken av Vestersivegen til trimtur, tursykling, tur til badeplass, som innfallsport til marka osv. er omtalt i kap. 8.2. Eksisterende situasjon omkring torget og Coop, se kap. 8.1

8.7.2 Beskrivelse og virkning av planforslaget

Planforslagets potensiale for forbedrede forhold for å gå og sykle framgår av kap. 8.2. Vestersivegen som forbindelse fra Trofors sentrum mot innfallsporten til Lomsdal – Visten og Stavassdalen blir bedre enn i dag, både per bil og til fots/ sykkel.

Beskrivelse og virkning av planforslaget i området ved torget/Coop beskrives i kapitlene 8.2–8.4 om trafikkforhold, torg/ handlesentrum og Universell utforming.

8.8 Massehåndtering og avfall

8.8.1 Eksisterende situasjon

Det antas at Vestersivegens eksisterende vegkropp er bygget hovedsakelig av stedlige jord/grus/steinmasser. Over halvparten av strekningen er i tillegg asfaltert.

8.8.2 Beskrivelse av planforslaget

Ettersom oppgradering av Vestersivegen skal gjøre vegen egnet til bruk i anleggsperioden, blir tiltakene her noe av det første E6-entreprenøren vil sette i gang med. Det kommer til å bli behov for en god del stein til å forsterke og breddeutvide vegen, og det vil bli behov for masseutskifting i dagens veg for å bedre bæreevnen.

Som det framgår av beskrivelsen under kap. 8.6 Naturmangfold skal det flere steder graves i masser med fremmede skadelige arter.

8.8.3 Virkning av planforslaget

Anleggsgjennomføring

Vestersivegen blir en svært viktig anleggsadkomst for prosjekt E6 Svenningelv–Lien. Tiltakene som skal gjøres på veggen er dermed samme anleggsområde som vedtatte reguleringsplan for E6–linja. Regulerte masselagringsareal på Vollen (E6–planen) kan benyttes ved behov for å sluttdisponere masser fra Vestersivegen.

Typen masser som blir berørt

Den strekning av Vestersivegen som skal bygges om er en blanding av naturmark, areal langs hager og i sentrumsområder. Entreprenøren skal i sin detaljprosjektering foreta en miljørisikovurdering av de ulike typene masser.

Jord- og steinmasser som ikke er forurenset

Arbeidene på Vestersivegen skal skje før det er tilgang til tunnelmasser. Forbi låsen utvides eksisterende bergskjæring langs Vestersivegen, og en bakketopp senkes. Dette gir steinmasser til å breddeutvide og forsterke vegkroppen i Vestersivegen.

Vestersivegen er en svært lavtrafikkert veg. I hovedsak må vi kunne forvente at stedlig grus, sand, stein som skiftes ut, er ikke forurensete masser i hht. forurensingslowverket.

Infiserte jordmasser

Dette er et sentralt tema langs Vestersivegen. Kartlegging av fremmede skadelige arter er utført, jmfør *Rapport E6 Svenningelv – Lien. Kartlegging av fremmede, skadelige arter. 27. oktober 2020*. På strekningen fra Bergmoen og nordover til og i sentrum er det et nokså betydelig omfang av svartelistede plantearter, først og fremst lupin. Det kan i tillegg være potensiale for frøbank i større arealer enn der plantene ble observert sommeren 2020.

Potensiale for gjenvinning, muligheter for sluttdisponering av overskuddsmasse

Arbeidene på Vestersivegen er en del av E6–prosjektet. Det vises derfor til kap. 6.2 i planbeskrivelse for vedtatt plan for E6 Svenningelv–Lien. Der er det gjort en vurdering av planlagt massedisponering for E6–prosjektet som helhet, inklusive vurderinger av muligheter for gjenvinning og sluttdisponering av overskuddsmasser nær Vefsna–vassdraget.

Asfalt forutsettes gjenvunnet som ressurs i anlegget.

8.8.4 Avbøtende tiltak

Det stilles krav i kontrakten med entreprenør om å utarbeide både en massehåndteringsplan og miljørisikovurdering i tråd med forskrift til Naturmangfoldloven. Det påhviler således entreprenøren ansvar for å treffe tiltak som hindrer spredning av fremmede skadelige arter med maskiner, utstyr og masser og vann.

8.9 Teknisk infrastruktur

8.9.1 Eksisterende situasjon

Vegbelysning

Det er et eksisterende belysningsanlegg fra Troforsvegen og sørover langs Vestersivegen til og med sørligste bolig på Bergmoen.

Vannhåndteringssystem

Det er to bekker som passerer Vestersivegen på strekningen mellom Vollen og sentrum. Begge bekker er del av et større sidedebørfelt (151.CA0) til Svenningeliv. Bekkene er ført gjennom Vestersivegen ved bruk av stikkrenner.

Fra Coop og sørover er det overvannsledninger som ligger i eller ved Vestersivegen.

Kommunalt vannanlegg

Alle boliger langs Vestersivegen er i dag tilknyttet kommunalt vannanlegg. Det er knyttet en del usikkerhet til ledningstrase for vannledningene, og tilkoblings- og avgreningspunkter for abonnentene.

Avløp

Boligene som ligger oppe på Troforsflaten er i dag tilknyttet kommunalt avløpsanlegg, mens boligene nede på Bergmoen har septiktank og har avtale om tømning med Grane kommune. Også for avløpsledningene på Troforsflaten er det noe usikkerhet rundt ledningstraseer.

Kraftledninger

Strømforsyning til boligene langs Vestersivegen er i dag luftstrek som henger langs veien. Ved Coop Grane er det også transformator som forsyner lavspentnettet i område. Her finnes også høyspentledninger i bakken som forsyner trafoen.

Tele og fiber

Det er fiberkabler og telekabler som ligger i og krysser Vestersivegen.

8.9.2 Beskrivelse og virkning av planforslaget

Kraftledninger og kabler

Kraftledninger og kabler vil bli ivaretatt i anleggsfasen gjennom tett samarbeid med Linea.

Fiberkabel

Det vil bli lagt fiberkabel

Vann og avløp

På hele strekningen vil det bli etablert nye vann- og avløpsledninger. Deler av etableringen vil skje i regi av Statens vegvesen og deler i regi av Grane kommune.

Nye vann- og avløpsledninger skal dekke behov for eksisterende boliger og fremtidig næringsområde på Vollen. I tillegg skal behov for slukkevann for E6-tunnel gjennom Bergåsen dekkes.

Vegbelysning

E6 og Vestersivegen langs næringsområdet på Vollen får vegbelysning. Det som inngår i denne reguleringsplanen er nytt belysningsanlegg videre nordover langs Vestersivegen, fra næringsområdet fram til krysset med fv. 803. Den nye vegbelysningen vil gi langt bedre belysning av kjørebane enn eksisterende belysningsanlegg, men gi lite strølys til omgivelsene.

For at vegbelysningen skal gi trafikantene god visuell ledning gjennom boligområdet og på den omlagte strekningen forbi torget, skal belysningen etableres på venstre side (vestsiden) av Vestersivegen (retning nordover, Vollen – fv.803).

Parkerings- og parkområde ved Coop Grane vil få etablert ny plassbelysning som er tilpasset nytt opparbeidet areal.

Grane kommune vil etter at E6 Svenningelv – Lien er ferdigstilt overta et moderne og energieffektivt lysanlegg som erstatning for den som finnes i dag.

Vannhåndteringssystem

De to bekkene som passerer Vestersivegen på strekningen mellom Vollen og sentrum vil begge få nye vanngjennomløp som er dimensjonert i forhold til ny veg.

Overvannsledninger og sluker fra Coop og sørover langs Vestersivegen vil bli ivaretatt eller byttet ut for å tilpasses ny veg, og for å ivareta funksjonen de har.

Vanngjennomløp vil være dimensjonert for å tåle de endringene som er forventet i nedbørmengder og intensitet.

Kommunalt vannanlegg

Det skal legges ny vannledning fra Troforsvegen til tunnelportal ved Vollen for å forsyne brannhydrant ved tunnelportalen. Det fremtidige næringsarealet på Vollen vil bli forsynt med vann som en forlengelse av denne tilførselen.

Som følge av arbeidene med å legge ned vannledning på strekningen vil vannledninger som påtreffes på strekningen bli ført inn i nye kummer og koblet til ny ledning.

Etter ferdigstilling vil fremtidig næringsareal ha tilførsel av kommunalt vann, og tunnelen vil å mulighet for brannvann gjennom brannhydrant ved portal på Vollen.

Avløp

Avløp fra boliger på Troforsflata vil bli ivaretatt under anleggsarbeidet og eksisterende løsninger vil bli beholdt så langt det lar seg gjøre.

Som en del av etableringen av ny veg vil det bli etablert avløp fra fremtidig næringsareal på Vollen som skal kobles på eksisterende anlegg på Trofors. Dette inkluderer pumpeanlegg for avløpsvann.

Statens vegvesen vil på vegne av Grane kommune etablere avløp tilkoblet kommunalt renseanlegg, når arbeidet med Vestersivegen er gjennomført.

Kraftledninger

Det vil tilrettelegges for fremføring av strøm til boliger langs Vestersivegen og til Vollen med jordkabler, som en del av arbeidet med ny veg.

Tele og fiber

Det er fiberkabler og telekabler som ligger i og krysser Vestersivegen vil bli ivaretatt og det skal føres fiberkabel frem til Vollen.

8.9.3 Avbøtende tiltak

Vegbelysning

All belysning skal etableres tidlig i prosjektet slik at man kan dra nytte av belysningen som risikoreduserende tiltak i anleggsperioden.

Vannhåndteringssystem

Funksjonen til vannhåndteringssystemene skal ivaretas gjennom byggeperioden

Kommunalt vannanlegg

I gjennomføringen av byggearbeidene må entreprenør i samarbeid med Grane kommune opprette en beredskap for å kunne ivareta de vannledningene som påtreffes under arbeidet, dette for å sikre vannforsyning til de som blir berørt.

Det er i dag noen utfordringer knyttet til trykkreduksjon på kommunalt anlegg, ved det gamle sykehjemmet er det montert ventil for trykkreduksjon for Trofors. Når tunnelen skal ha forsyning til brannhydrant bør denne fjernes og trykkreduksjon flyttes til stikkledninger heller enn å ha trykkreduksjon på hovedvannledning. Prosjektering av vannanlegg vil avdekke hvilke tiltak som er nødvendige.

Avløp

Entreprenør må i samarbeid med Grane kommune ha beredskap for å kunne håndtere de avløpsledninger som påtreffes under byggearbeidene.

Kraftledninger

Statens vegvesen er i dialog med Linea for å ivareta strømforsyningen i området.

Tele og fiber

Eksisterende tele og fiberkabler må påvises før anleggsstart.

8.9.4 Hva som ikke blir løst

Det er ikke avdekket forhold som ikke blir ivaretatt under anleggsarbeidet.

8.10 Støy

8.10.1 Eksisterende situasjon

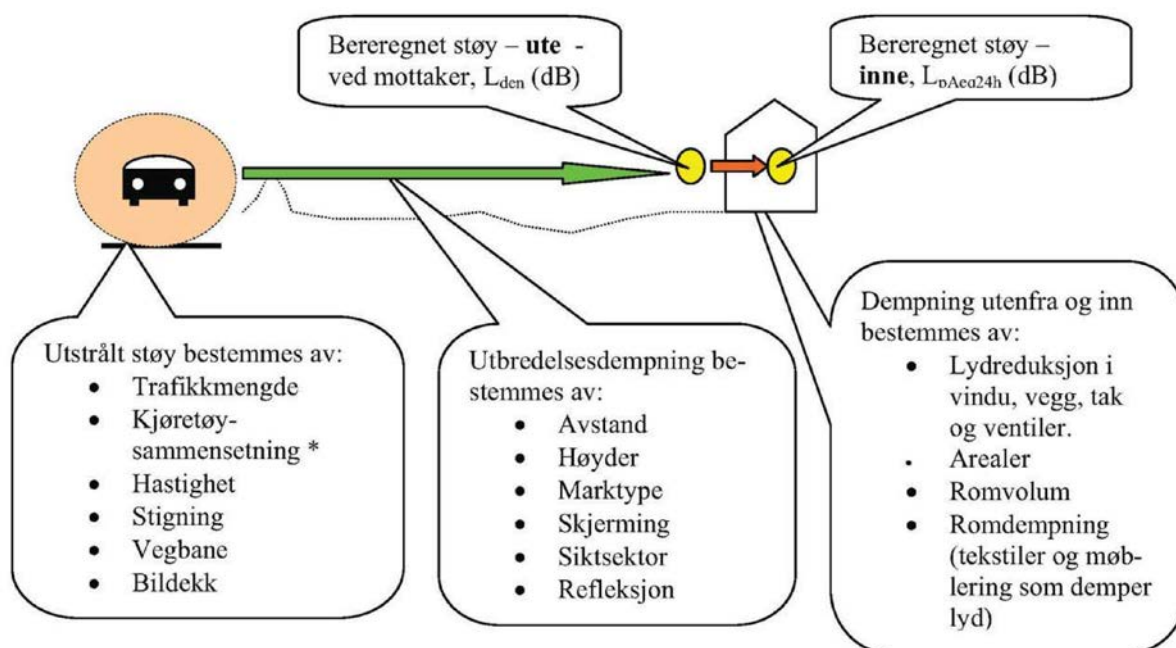
Det er svært beskjedne trafikk tall i dagens situasjon, og dermed ingen utfordringer knyttet til grenseverdier for støy.

8.10.2 Generelt om trafikkstøy

Støy fra veg varierer med trafikkvolumet. Trafikkvolumet følger samfunnets døgnrytme med størstedelen av trafikken på dagtid, mindre trafikk utover kvelden og lite trafikk på natten. Trafikkstøy har dermed et stadig skiftende lydnivå gjennom døgnet.

Støy beskrives som en subjektiv forstyrrelse, da den vil oppleves ulikt fra person til person. Det er derfor utviklet en beregningsmetode som angir lydnivåets middelværdi i en bestemt tidsperiode. Denne middelværdien kalles ekvivalentnivå. Begrepet L_{den} er et veid ekvivalentnivå, hvor kvelds- og nattestøy er tillagt større vekt enn dagstøy.

Det er mye som påvirker lydets ferdsel fra kilde til mottaker. Spesielt vil avstand mellom kilde og mottaker påvirke og dempe støyen. I tillegg til avstanden er det en rekke andre faktorer som også har betydning, se figur 5.26 under.



Figur 5.26 Prinsippskisse støy

For å lette forståelsen av støyberegningene, nevnes litt generelt om støy som kan være nyttig å vite om.

- *Beregningsmessig* fordobling av støy er 3 dBA.
- For at støyen skal *oppleves* som en fordobling, må vi normalt opp i en økning på ca. 10 dBA. Dette vil selvfølgelig variere noe fra person til person.
- For hver dobling av avstanden fra støykilde til beregningspunkt, vil ekvivalent støynivå teoretisk avta med 3 dBA. Pga. markdemping vil forskjellen i praksis som regel bli større.
- Den minste hørbare forskjell er ca. 3 dBA.
- Normalt støynivå i ulike situasjoner:
 - Oppholdsrom (stue): ca 40 dBA
 - Diskusjon (4–5 personer): ca 60 dBA
 - Popkonsert: ca 110 dBA
 - Jetfly ved avgang: ca 125 dBA

Kilde: Bruel & Kjør, Danmark

8.10.3 Beregninger og vurderinger for Vestersivegen

Det er foretatt støyvurderinger for Vestersivegen, i henhold til retningslinje for støy, T-1442 med tilhørende veileder.

For *boliger* angir retningslinjen anbefalt støygrense på uteplass og utenfor rom med støyfølsom bruk. Denne støygrensen er fra veg angitt til $L_{den} = 55$ dBA. Innendørs støy skal ikke overstige 30 dBA. Til sammenlikning er det for *fritidsboliger* stilt krav til utendørs oppholdsareal med støybelastning < 55 dBA. Det er ikke krav til innendørsstøy for fritidsboliger.

I denne planen utredes utendørs støyforhold:

Vegstrekingen mellom Vollen og fv. 803 går delvis gjennom bebyggelsen i kommunesenteret Trofors. Framtidig trafikkmengde og hastighet på Vestersivegen er relativt lav. Grunnlagsdata, beregningsforutsetninger og resultat av støyberegningen framgår av tegning X1001 i illustrasjonshefte.

Det er ingen boliger som har et beregnet støynivå over anbefalt grenseverdi i støyretningslinjen. Ingen tiltak foreslås.

8.11 Naturressurser

8.11.1 Eksisterende situasjon

Landbruk

Landbruksnæringa benytter Vestersivegen til tømmertransport og som adkomstveg til utmarksområder.

Reindrift

Reindriftnæringa benytter ifølge Kilden (NIBIO) arealet som høstbeite for rein.

Mineralressurser

Det finnes ikke drivverdige forekomster av mineralressurser innenfor planområdet.

8.11.2 Beskrivelse av planforslaget

Vestersivegen breddeutvides og siktforhold i krysset ut mot fylkesveg 803 i sentrum forbedres.

8.11.3 Virkning av planforslaget

Landbruk

Med nytt E6-kryss på Vollen forbedres tilkomsten til skogseiendommene med tømmerbil vesentlig. Det medfører også at behovet for ferdsel med tømmerbil på strekningen fv.803 – Vollen langs Vestersivegen forventes å avta betydelig. Trafikk knyttet til skogsdrift som fortsatt vil gå gjennom sentrum får forbedret trafiksikkerhet ved at Vestersivegen flyttes bort fra inngangspartiet til Coop.

Eksisterende landbruksavkjørsel ved låsen kan grunnet stigningsforhold ikke bygges.

Reindrift

For reindriften vil breddeutvidelsen av Vestersivegen medføre at deler av det registrerte høstbeitet går tapt.

8.12 Klimagassutslipp

Oppgradering av Vestersivegen er en liten del av E6 Svenningelva–Lien. Entreprenøren som bygger ut dette prosjektet skal redegjøre for E6-prosjektets klimaavtrykk omregnet til CO₂ ekvivalenter både for byggefasen og driftsfasen. Dette tema utdypes ikke her.

8.13 Kulturarv

Det er ingen kjente automatisk fredede, vedtaksfredede eller regulerte kulturminner/ kulturmiljøer innenfor planområdet.

8.14 Luftkvalitet

Det er god luftkvalitet i området. Vestersivegen er en lavtrafikkert veg. Planforslaget medfører ikke forverret luftkvalitet.

8.15 Jernbanen

8.15.1 Eksisterende situasjon

Vestersivegen går omtrent parallelt med og nedstrøms for Nordlandsbanen. Gjennom låsen og Bergmoen er jernbanen lagt i tunnel. Rett sør for Trofors stasjon (parallelt mellom Vestersivegen 12 og 8) ligger jernbanen på en fylling som har lav stabilitet. Statens vegvesen har påvist kvikkleire i området nedenfor fyllingen.

8.15.2 Beskrivelse av planforslaget

Vestersivegen skal breddeutvides og forsterkes. Forholdet til funksjonell kantsone medfører at utvidelsen primært vil bli opp og inn i terrenget, nærmere jernbanen. I stigning mellom Vestersivegen 12 og 8 trekkes Vestersivegen lengre unna jernbanen. Minste avstand mellom anlegg for ny veg og jernbanen er ca. 45 meter. All aktivitet tilknyttet denne reguleringsplanen vil foregå nedstrøms jernbanen.

Over en ca. 300 m lang strekning gjennomføres breddeutvidelse av vegen som utvidelse av eksisterende bergskjæring. Bergskjæringen blir opp mot 13 meter høy på det høyeste ca. i profil 340. Det er antatt 1–2 meter løsmasser oppå dette. I søndre del av bergskjæring er jernbanen ca. 62 meter unna på det nærmeste. Sprengingsopplegg vil bli tilpasset de stedlige forhold.

8.15.3 Virkning av planforslaget

Ingen av tiltakene vil komme nærmere enn 30 meter fra jernbanen.

Den planlagte oppgraderingen av Vestersivegen vil øke stabiliteten i området med kvikkleire og minske risikoen for utglidning av skråningen. Tiltaket tilfredsstiller krav til lokalstabilitet i henhold til Eurokode 7 og Vegvesens sin håndbok V220 og vil øke jernbanens stabilitet.

Som for resten av utbyggingen på E6 Svenningelva – Lien vil Statens vegvesen sørge for at Bane Nor er godt kjent med og får mulighet til å påvirke anleggsmetodikk ved behov. Spesielt vil dette gjelde når sprengingsarbeider skal gjennomføres.

9 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

Plan- og bygningsloven stiller krav om gjennomføring av risiko- og sårbarhetsanalyser (ROS-analyser) ved all arealplanlegging, jf. § 4.3: "Ved utarbeidelse av planer for utbygging skal planmyndigheten påse at risiko- og sårbarhetsanalyse gjennomføres for planområdet, eller selv foreta en slik analyse.

Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging. Område med fare, risiko eller sårbarhet avmerkes i planen som hensynssone, jf. §§ 11–8 og 12–6. Planmyndigheten skal i arealplaner vedta slike bestemmelser om utbyggingen i sonen, herunder forbud, som er nødvendig for å avverge skade og tap."

9.1 Naturgitt fare

9.1.1 Grunnforhold

Gjennom denne og tidligere planprosess for E6 Svenningelv–Lien er det utført omfattende grunnundersøkelser. Den planlagte oppgraderingen av Vestersivegen vil øke stabiliteten i området med kvikkleire og minske risikoen for utglidning av skråningen. Tiltaket tilfredsstiller krav til lokalstabilitet i henhold til Eurokode 7 og Vegvesens sin håndbok V220.

For områdesstabilitet gjelder plan- og bygningsloven med tilhørende NVE veileder. Tiltaket er satt i tiltakskategori K3 hvilket stiller krav til $F \geq 1,4$ eller ikke forverring. Valget av tiltakskategori i området ble drøftet med NVE i eget møte 23.10.2020. Bakgrunnen for møtet var en avveining mellom ulike sektorinteresser (naturmiljø, verna vassdrag, kvikkleireveileder) i området.

Det vises for øvrig til vedlagt geoteknisk rapport.

9.1.2 Naturfare (Snøskred, steinsprang, sørpeskred, isras og flom- og jordskred)

Naturfarer er vurdert for hele prosjektområdet gitt dagens naturlige forhold. Aktsomhetskart, skredhistorikk og egen kartlegging ligger til grunn for vurderingene under. For mer informasjon henvises det til geologisk rapport.

9.1.2.1 Steinsprang

- Det er ingen registrerte steinspranghendelser i planområdet.
- Det er ingen aktsomhets- og utløpsområder for dette i planområdet for Bergskjæring 1 (BS1).

9.1.2.2 Jord- og flomskred

- Det er ingen tidligere registrerte jord- eller flomskred i planområdet.
- Det er ingen aktsomhets- og utløpsområder for dette innen planområdet.
- Hele området for BS1 faller inn under aktsomhetsområde for flom.

9.1.2.3 Snøskred - isskred

- Det er ingen registrerte hendelser.
- Nordre del av bergskjæring (BS1) faller innenfor aktsomhetsområde for snøskred.
- For bergskjæring (BS1) må det forventes vann i sommerhalvåret og is og iskjøving i vinterhalvåret.

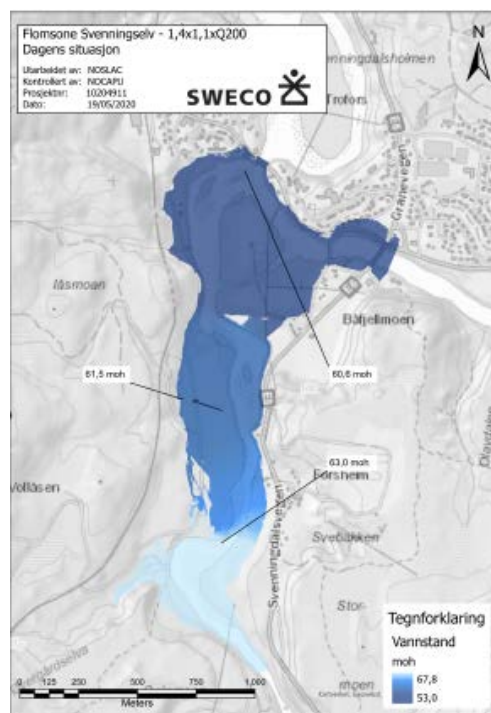
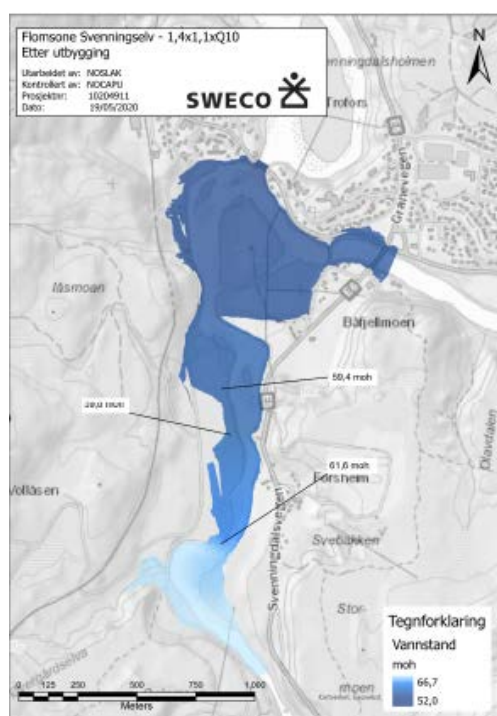
9.1.2.4 Snøfokk

- Landskapet er skjermet for vind og ser ikke ut til å være utsatt for drivsnø.

9.1.3 Flomfare

Eksisterende situasjon for Vestersivegen er at veien er utsatt for flom fra Svenningelva. Ved flomhendelser vinterstid kan isflak flyte inn over Vestersivegen og stenging i 1–3 dager grunnet flom/is regnes som en normalsituasjon.

Som en del av detaljregulering for E6 Svenningelva - Lien ble det utarbeidet vannlinjeberegninger for Svenningelva med 2D hydrauliske modell. I beregningene er det lagt til grunn en klimafaktor på 1,4 og en beregningsmessig sikkerhetsfaktor på 1,1.



Beregnet flomsituasjon ved henholdsvis 10årsflom og 200årsflom. I beregningene er det lagt grunn en klimafaktor på 1,4 og en beregningsmessig sikkerhetsfaktor på 1,1.

Vannlinjeberegningene viser at Vestersivegen vil være utsatt for flom i alle fremtidige flomsituasjoner. Ved større flomhendelser vil også eksisterende bebyggelse (to boligeiendommer og en garasje) ved Bergmoen være flomutsatt.

Vestersivegen vil få adkomst fra Fv. 803 og fra E6, medførende at en flom ikke vil medføre en isolering av fastboende. Omkjøringsruter finnes og vegsystemet er således ikke kritisk for persontrafikk eller fremføring av gods og varer.

En sikring av vegen mot flom kan være mulig ved å heve vegen. En heving av vegen vil imidlertid medføre fyllinger ut i en lokalitet med den sjeldne planten Aursundløvetann (ligger innenfor planområdet til E6 Svenningelva – Lien) og føringer gitt i Regional plan for Vefsna. En heving vil også medføre ytterligere inngrep i Svenningelvas funksjonelle kantsone og vanskeliggjøre gode avkjørselsløsninger til eksisterende boligbebyggelse. Siden vegsystemet ikke er kritisk for fremkommelighet har Statens vegvesen i sin planlegging lagt til grunn at Vestersivegen skal utbedres ved en beskjeden heving.

Vestersivegen vil således også etter endt utbygging være utsatt for flom fra Svenningelva. De deler av Vestersivegen som ligger innenfor området for 200-årsflom er markert i plankartet som Hensynssone H320.

| Oppsummering av risiko- og sårbarhetsforhold med forslag til oppfølging av tiltak | | Når tiltakene foreslås gjennomført | | | | |
|---|--|------------------------------------|-----------|-------------|------------|--|
| ID – Risiko- og sårbarhetsforhold | Tiltak: | Reguleringsplan | Byggeplan | Anleggsfase | Driftsfase | Status / oppfølging / merknader |
| | Tiltak som er fulgt opp i planforslaget: <ul style="list-style-type: none"> Identifisering av risiko- og sårbarhetsmomenter ved prosjektering, bygging, drift og vedlikehold | X | | | | |
| | Tiltak som følges opp i senere faser: <ul style="list-style-type: none"> Sprengingsarbeider (geologi) Utgraving- og oppfyllingsarbeider (geoteknikk) | | X | X | | Løsninger detaljprosjekteres før utførelse. |
| | Tiltak som ikke blir fulgt opp: <ul style="list-style-type: none"> Vestersivegen er og vil være utsatt for flom fra Svenningelva. | | | X | X | Flomfare vil være et SHA-moment i anleggsfase og driftsfase. |

9 Gjennomføring av forslag til plan

9.1 Framdrift og finansiering

En gjennomføring av de skisserte tiltakene vil være noe av det første entreprenør for utbygging av strekningen E6 Svenningelv – Lien vil starte med.

9.2 Gjennomføringsavtaler

Statens vegvesen er i dialog med Grane kommune om å inngå en utbyggingsavtale hvor Statens vegvesen får bygd infrastruktur til nytt næringsareal på Vollen. Dette innebærer fremføring av vann- og avløpsledninger og fiber.

Det er også startet dialog med Linea om å etablere trekkerørstraseer for strømforsyning som en del av arbeidet med Vestersivegen.

9.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

I anleggsperioden må trafikantene bl.a. ved masseutskiftingsjobben og bytting av stikkrenner påregne at vegen periodevis vil bli stengt.

Detaljerte løsninger for trafikkavvikling og informasjon om trafikkavvikling vil bli videreformidlet når entreprenør er kontrahert

10 Sammendrag av innspill ved varsel om planoppstart

Statens vegvesen mottok totalt 11 innspill ved varsel om planoppstart. I understående beskrives et sammendrag av innspillene og hvordan innspillene er ivaretatt i planen.

| Avsender | Sammendrag av innspill | Hvordan er innspillene ivaretatt i planen? |
|-------------------------|--|--|
| Fylkesmannen i Nordland | <ul style="list-style-type: none"> Vestersivegen ligger i dag i kantsonen til Svenningdalselva. Elva er en del av Vefsnavassdraget, som er underlagt vassdragsvern gjennom St.prp. nr. 118 1991–92 og avsluttende supplering (2009). Elvestrekningen langs planområdet er registrerte som en svært viktig forekomst av naturtypen «Stor elveør» av utformingen urte- og grasrik ør. Lokaliteten er stor og variert, og det er gjort funn av bl.a. | Statens vegvesen har aktivt lagt til grunn premisser for planleggingen som skal redusere tiltakets påvirkning på Svenningelva. |

| | | |
|--------------------------|---|---|
| | <p>flere rødlistearter og ikke minst den sterkt truede aursundløvetanna. Det er således bra at veganlegget ikke betinger inngrep i selve lokaliteten. Fylkesmannen anbefaler at fysiske tiltak trekkes lengst mulig unna elevstrengen og at gjenstående kantvegetasjon søkes skjermet.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Når det gjelder stigningen opp mot Trofors, vil veianlegget med tilhørende motfylling medføre at en viktig forekomst av kystgranskog i all sin vesentlighet vil gå tapt. Virkningen av planen for denne naturtypen må gjøres rede for, jf. nml. § 8. Det må også gjøres en vurdering av den samlede belastningen for kystgranskog/boreal regnskog på lokalt nivå og i denne delen av Nordland. Videre må det sees på om det finnes reelle avbøtende tiltak både ved valg av stabiliseringsmetode og ved utformingen og omfanget av nødvendige tiltak. - For å sikre tilfredsstillende medvirkning ved høring av planen, vil vi spesielt oppfordre til at planforslaget oversendes i SOSI-format til plannordland@kartverket.no. På denne måten vil tiltakshaver også få kvalitetssikret digitale kartdata (jf. vår hjemmeside: «Ny kartløsning og bedre kvalitetssikring for bedre arealplaner»). | <p>Se planbeskrivelsens kapittel 8.6</p> <p>Innspillet tas til etterretning</p> |
| <p>Sametinget</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Etter vår vurdering av beliggenhet og ellers kjente forhold kan vi ikke se at det er fare for at tiltaket kommer i konflikt med automatisk fredete samiske kulturminner. | <p>Merknaden tas til orientering.</p> |

| | | |
|--------------------------------------|--|--|
| | <p>Sametinget har derfor ingen spesielle merknader til planforslaget.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Skulle det likevel under arbeid i marken komme fram gjenstander eller andre levninger som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes Sametinget omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 8 annet ledd. Vi forutsetter at dette pålegg formidles videre til dem som skal utføre arbeidet i marken. | <p>Pålegg er lagt inn i reguleringsbestemmelsenes § 2.</p> |
| <p>Nordland fylkeskommune</p> | <p>Gjeldende Fylkesplan for Nordland, kapittel 8. Arealpolitikk i Nordland, inneholder klare mål for arealpolitikken i perioden. Vi ber om at det tas hensyn til disse i planarbeidet.</p> <p>Vannkvalitet og andre naturverdier Planområdet og store deler av vegen ligger svært nær Svenningelva som er en del av et nasjonalt laksevassdrag. Videre viser vi til bestemmelsene i Regional plan for Vefsna. Store deler av vegtraseen inngår i den funksjonelle kantsonen til elva der bestemmelsene bl.a. sier:</p> <p>B4. Langs bredden av vassdraget skal det opprettholdes et naturlig vegetasjonsbelte.</p> <p>B5. Tiltak som hindrer allmennhetens tilgang til elva skal unngås.</p> <p>Under arbeidene med vegen må det tas forholdsregler for å unngå utslipp av finstoff til elva.</p> <p>Vi viser videre til Miljødirektoratets faktaark i Naturbase, som viser at planområdet inkluderer eller grenser opp til 3 viktige naturtyper av til dels</p> | <p>Generelt vises det til planbeskrivelsen for en oversikt over planforslaget. Her fremkommer det hvordan hensynet til Svenningelva og regional plan for Vefsna er ivaretatt. Det fremkommer videre hvilke konsekvenser en realisering av planen vil ha for naturtypene som fremkommer i naturbasen.</p> |

| | |
|--|--|
| <p>stor verdi: Trofors sør (stor elveør), Trofors sørvest (kalkskog) og Trofors vest (kystgranskog). Vi ber om at det i planarbeidet legges inn føringer som i størst mulig grad tar hensyn til disse naturverdiene.</p> <p>Fylkesveg Når planforslaget blir lagt frem til høring, kommer vi til å vurdere trafikale konsekvenser som følge av tiltaket, og trafiksikkerhet på fylkesveg 803. Tilknytning til fylkesvegen blir også et viktig tema, samt hensynet til gående- og syklende.</p> <p>På nåværende tidspunkt har vi følgende innspill til planarbeidet:</p> <p>1. I sakspapirene finnes det møtereferat fra oppstartsmøte av planarbeidet, datert 27. august 2020. Der står det bl.a. følgende: «Etter at anleggsarbeidet med ny E6 er ferdig, skal anleggsvegen istandsettes og ferdigstilles med fast dekke og gatelys.» Det at Vestersivegen, som er en kommunal veg, kobles opp mot nye E6 på denne måten, kan føre til at den oppleves som en arm av E6 inn mot Trofors sentrum. Vi mener derfor at det i planarbeidet må gjennomføres en trafikkanalyse som vurderer grundig hvilke konsekvenser en ny og oppgradert kommunal veg kommer til å få på biltrafikk og for gående og syklende igjennom Trofors sentrum, der vege krysser fv. 803.</p> <p>Vegnormalene som er utledet av vegloven, skal legges til grunn for all planlegging.</p> | <p>Trafikkforhold er detaljert beskrevet i planbeskrivelsen og tilhørende fagutredning.</p> <p>Vestersivegen skal bygges med 5 meters bredde. Bredden er valgt med bakgrunn i anleggstekniske behov og de ønsker/behov Grane kommune har skissert.</p> <p>Siden dette er en utbedring av eksisterende veg legges ikke en egen vegstandard i vegnormalene til grunn for vertikal og horisontal kurvatur. Kurvaturen vil uavhengig av dette få en god standard, dimensjonert for vogntog.</p> <p>Forholdet til støy er beskrevet i planbeskrivelsens kapittel 8.9.</p> <p>Statens vegvesen vil orientere Nordland fylkeskommune om planforslaget før det legges ut til offentlig ettersyn.</p> <p>Innspill knyttet til kulturminner tas til orientering.</p> |
|--|--|

| | | |
|------------------------|--|--|
| | <p>Planforslaget må ivareta god og trygg flyt i trafikken, samt å vise gode trafikale løsninger for myke trafikanter.</p> <p>Støyproblematikken på fv. 803 må dokumenteres i tråd med retningslinjer.</p> <p>I tidsplan for utarbeidelse av planforslaget ber vi om at det avsettes tid til gjennomgang av forslaget med oss, før det fremlegges til politisk behandling og offentlig ettersyn. Dette er for å unngå misforståelse og forsinkelse i planprosessen.</p> <p>Kulturminner Kulturminner i Nordland utførte registrering i deler av planområdet i 2019, uten at det ble påvist fredete kulturminner. Så langt vi kjenner til, er planforslaget ikke i konflikt med verneverdige kulturminner. Vi har foreløpig ingen merknader til planarbeidet og vil gi endelig uttalelse når planforslag foreligger.</p> | |
| <p>Bane Nor</p> | <p>Tilsynelatende går planavgrensningen litt inn på Bane NOR sin eiendom mellom Trofors stasjon og jernbanetunnelen. Oppstartvarselet opplyser om at det varsles planoppstart for et større areal enn det endelig reguleringsplan vil inneholde. Vi ber om at eiendomsgrunn som tilhører Bane NOR reguleres til baneformål, dersom dette arealet fortsatt omfattes av planområdet i endelig reguleringsplan.</p> <p>Vestersivegen går delvis i nærføring med jernbanen. Vi påpeker at det ved planlegging av tiltak i nærføring med jernbanen må dokumenteres at tiltakene ikke vil redusere jernbanens</p> | <p>Bane Nor sin eiendom vil ikke bli berørt av planforslaget.</p> <p>Planlagte tiltak i og ved jernbanen vil ikke redusere jernbanens stabilitet, eller på andre måter ha negative</p> |

| | | |
|---|--|--|
| | <p>stabilitet, eller på andre måter ha negative konsekvenser for jernbanens infrastruktur og jernbanetraffikk i både anleggsfasen og i permanent situasjon.</p> <p>Deler av planområdet ligger mindre enn 30 meter fra jernbanen. Alle tiltak nærmere enn 30 meter fra jernbane må omsøkes iht. jernbanelovens § 10.</p> | <p>konsekvenser for jernbanens infrastruktur. Det vises i denne sammenheng bl.a. til vedlagte geotekniske og geologiske rapport.</p> <p>Alle tiltak som skal utføres er lengre unna jernbanen enn 30 meter. I anleggsperioden vil Statens vegvesen og entreprenør gjennomføre avklaringer med Bane Nor (ref. detaljregulering for E6 Svenningelv – Lien) før anleggsarbeidene starter.</p> |
| <p>Helgeland Museum</p> | <p>Helgeland museum vet ikke om kjente kulturminner i det avmerkede arealet.</p> | <p>Innspillet tas til orientering</p> |
| <p>Direktoratet for mineralforvaltning</p> | <p>Planområdet overlapper ifølge Norges geologiske undersøkelse en forekomst av sand og grus med lokal betydning¹. Forekomsten omfatter elveterrassen ved Trofors sentrum, som for det meste er nedbygd, og den lavere elvesletta ved nedre Svenningdal. Elvesletta er i sin helhet oppdyrket. På dette grunnlag vurderer DMF at forekomsten ikke er aktuell for uttak av masser i overskuelig fremtid.</p> <p>DMF oppfordrer til at det i den videre planprosessen gjøres rede for massehåndtering og –lagring av masser i prosjektet.</p> | <p>Innspillet tas til orientering</p> <p>Denne reguleringsplanen inngår i utbyggingen av E6 Svenningelv – Lien. For oversikt over massehåndtering og lagring av masser henvises det til planbeskrivelse for detaljregulering for E6 Svenningelv – Lien.</p> |
| <p>Linea</p> | <p>1.1 Adkomst og terrengendringer</p> | <p>Innspillene fra Linea tas generelt til orientering.</p> |

Det må ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til våre anlegg. Det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over kabler eller oppfylling av terrenget som medfører redusert høyde opp til luftledningsanlegg.

1.2 Støy fra transformatorstasjon
Vi gjør også oppmerksom på at transformatorstasjon G176 er plassert i planområdet. Eventuelle ulemper og avbøtende tiltak for planlagt bebyggelse i denne forbindelse er ikke vårt ansvar. Utbygger må ta hensyn til støy fra transformatorstasjonen ved utforming av ny bebyggelse.

1.3 Inntegning på plankart
Vi gjør oppmerksom på at spenningsnivået for ledningsanleggene ikke må påføres i planen, herunder plankartet. Kraftledninger skal på kart ha en enhetlig utforming, uavhengig av spenningsnivå og eventuelle fysiske forskjeller. Parallele ledninger som går i samme trasé, skal tegnes som én ledning. Høyspenningsskabler under bakken tegnes ikke inn på kartet. Vi viser i denne sammenheng til Forskrift om beredskap i kraftforsyningen § 6-2, og NVEs Veiledning til forskrift om beredskap i kraftforsyningen, pkt 6.2.5.

Arealer og eiendommer som brukes til, eller i fremtiden skal brukes til transformatorstasjoner evt nettstasjoner avsettes i planen til arealformål bebyggelse og anlegg, underformål «Andre typer bebyggelse og anlegg», energianlegg kode 1500, jf vedlegg I til kart- og planforskriften.

Linea vil bli ytterligere involvert ved prosjektering og utførelse av foreslåtte tiltak.

1.4 Andre forhold

I god tid før utbygging må det avklares hvordan nye bygninger i planområdet skal forsynes med elektrisk strøm. Det må avklares i hvilken grad eksisterende ledninger/kabler eventuelt kan benyttes, om nye ledninger/kabler må legges og om det er behov for ny(e) nettstasjon(er).

2.1 Eksisterende høyspenningsskabler

Høyspenningsskablene som ligger innenfor planområdet, må tas hensyn til. Normalt kan det iverksettes tiltak (inkludert planting av trær) så nært inntil kabelgrøften som 0,75 meter målt horisontalt fra kabelgrøftens ytterkant. Det viktige er at det ikke planlegges bebyggelse over kabelgrøften. Det må bestilles kabelpåvisning for å få en nøyaktig kartfesting av kabelens plassering i terrenget.

2.2 Behov for ny nettstasjon – samt forhold til eksisterende frittliggende nettstasjon

Det må tas hensyn til eksisterende nettstasjoner innenfor planområdet. For både nye og eksisterende nettstasjoner gjelder at disse må stå minst 5 meter fra bygning med brennbare overflater. Avstanden gjelder også til terrasser og lignende brennbare utstikk som er direkte knyttet til bygget.

Vi ønsker å bli kontaktet i god tid før utbygging, slik at vi kan planlegge nye anlegg og angi hvor vi ønsker at utbyggere skal grave kabelgrøfter inn til bygninger. Før selve arbeidet i utbyggingsområdet starter opp, ønsker vi også å avklare fremdriftsplan med utbygger.

| | | |
|---|--|---|
| <p>Sten og Hilde Eivindsen, Vestersivegen 2</p> | <p>Merknadsinnsenderne viser til utklipp av 3D-modell og mener løsningene ikke ivaretar trafikksikkerheten (spesielt for barn) utenfor Vestersivegen 2.</p> <p>For å ivareta trafikksikkerheten foreslår merknadsinnsenderene å sette opp gjerde mot veien og flytte innkjørsel til nord/øst av tomten. Kostnader forbundet med tiltaket forventes dekket av utbygger.</p> <p>Vi vil få en kraftig økning i støynivå både under utbygging og etterpå, da trafikkmengden vil øke langs veien. Dette gjør allerede at vi har tanker om hvor trasig det vil bli å bo her, om ikke vi skal føle oss utrygge i tillegg. Alternativet er å flytte, men å få solgt et hus som står midt i en vei er nok dessverre umulig. deres bolig. stiller spørsmål knyttet til trafikksikkerheten, spesielt for barn, for ved den nye løsningen.</p> | <p>Avkjørsel til Vestersivegen 2 er meget utflytende og skaper et uryddig trafikkbilde langs Vestersivegen.</p> <p>Statens vegvesen ser flere fordeler med løsning foreslått av merknadsinnsendere. I plan som er utlagt til offentlig ettersyn er adkomstløsning snudd.</p> <p>Konsekvensen for Vestersivegen er at garasje må bygges om og at eksisterende avkjørsel (med tilhørende uteområde fysisk stenges med oppsett av gjerde. Kostnader forbundet med tiltakene dekkes av Statens vegvesen.</p> <p>For innspill knyttet til trafikksikkerhet og støynivå vises det til kapittel 8.2 og 8.9 i dette dokumentet.</p> |
| <p>Åse Annie Arntsberg og Edmund Tuven (gnr. 50/42,149) Manuel Tuven (gnr 50/68)</p> | <p>Innspillet er svært sammenfallende med merknad innsendt ved varsel om planoppstart for detaljregulering for E6 Svenningelv – Lien.</p> <p>Innspillet bør derfor leses i sin helhet.</p> <p>Merknadsinnsenderen tar bl.a. opp følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Vi har hittil opplevd at prosessen har vært preget av lite dialog og åpenhet. – Krav til konsekvensutredning. – Forholdet til støy. | <p>Statens vegvesen er kjent med at berørte grunneiere ikke ønsker at det skal bygges en ny veg fra Vollen og inn mot Trofors sentrum.</p> <p>Merknadsinnsendere har fått tilsendt utklipp av 3D-modell som viser løsning ved deres eiendommer. Plan- og prosjekteringsleder har også svart på spørsmål.</p> |

| | | |
|--|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">- Tap av arealer forringer/hindrer framtidig næringsutvikling i forbindelse med fiske-retten i Svenningelva.- Erosjon i Svenningelva. | <p>Forskrift om konsekvensutredninger er bygd opp på en slik måte at det kun er beslutningsrelevante konsekvenser som skal inngå i utredningen. Tap av bolig- og eiendomsverdi, tap av livskvalitet, tap av næringsgrunnlag og visuelle forhold er ikke beslutningsrelevant i forhold til om en slik adkomstveg vil bli bygd eller ikke.</p> <p>Arealinngrep på tilgrensende eiendommer begrenses så mye som mulig. Statens vegvesen kan imidlertid ikke se at en breddeutvidelse av en veg – bort fra elva – skal forhindre framtidig næringsutvikling i forbindelse med fiskeretten i Svenningelva.</p> <p>Forholdet til støy skal i henhold til Retningslinjer for behandling av støy i arealplanleggingen, T1442, alltid kartlegges ved etablering av ny støyende virksomhet. For å kunne beregne støy vil også trafikkmengde bli beregnet.</p> <p>Statens vegvesen har som en del av detaljregulering for E6 Svenningelva – Lien utredet flomsituasjon for strekningen Vollen – Troforsen. Se bl.a kapittel</p> |
|--|--|--|

| | | 9. Risiko, sårbarhet og sikkerhet. |
|---|--|---|
| <p>Helge Valrygg og Berit Strømstad, Gnr. 50/1</p> | <p>Innenfor planområdet er Vestersivegen den veien som sikrer tilgang til vår eiendom. Vi ønsker en tilbakemelding på hvordan denne tilgangen skal sikres under anlegget og etter at ny E6 er ferdig.</p> <p>Blant annet må tilgang til vår eiendom mellom jernbane og "ny" vestersiveg sikres. Videre gjør vi Statens vegvesen oppmerksom på at vi har en driftsveg som tar av vestersivegen ved "låsberget". Etter at ny vestersiveg er ferdigstilt, må vi fortsatt ha mulighet til å bruke denne driftsveien.</p> <p>Som grunneiere forventer vi å bli kontaktet av Statens vegvesen i det videre planarbeidet.</p> | <p>Med unntak av driftsveg ved «låsberget» vil det ikke bli noen endringer i deres tilgang til eiendommen Gnr. 50/1.</p> <p>I anleggsperioden kan vegen periodevis bli stengt. Tilgang til eiendommen Gnr. 50/1 kan ivaretas ved å kontakte byggeleder.</p> <p>Eksisterende landbruksavkjørsel mellom Vestersivegen og jernbanen ved «låsberget» kan ikke opprettholdes. Bakgrunnen er at det blir etablert en bergskjæring her, og at nærliggende områder har for stor stigning til at en ny avkjørsel kan bygges. Arealet mellom jernbanen og Vestersivegen er begrenset i størrelse, er flatehogd og kan ikke benyttes til andre formål enn skog. Siden adkomst til arealet ikke kan sikres på en forsvarlig måte er arealet foreslått innlemmet i annen veggrunn grøntareal. Det innebærer at arealet ikke blir tilbakeført til opprinnelig grunneier, men beholdes av fremtidig eier av Vestersivegen.</p> |

Vedlegg

- Reguleringsplantegning_Vestersivegen
- Reguleringsbestemmelser_Vestersivegen
- Illustrasjonshefte_Vestersivegen
 - Plan- og profiltegning Vestersivegen
 - Støysonekart_Vestersivegen
 - Skisse Trofors handelspark
- Premissdokument utforming
- Rapport fremmede arter Svenningelv – Lien
- Geologisk rapport til reguleringsplan nr. 50934–GEOL–41
- Geoteknisk rapport Vestersivegen
- Barnetråkkregistrering Trofors
- Svenningelv – 2d – hydraulisk modell



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47)22073000
firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen