



Statens vegvesen

DETALJREGULERING

Politisk behandling



Prosjekt: E6 Helgeland Sør

Parsell: Lille Majavatn - Brenna

Kommune: Grane kommune

Innhold

Tittel:	0
1 Innledning	3
1.1 Endringer i planforslaget	4
2 Bakgrunn for planforslaget	12
2.1 Planområdet	13
3 Planprosess/Medvirkning	14
3.1 Varsel om planoppstart	15
3.2 Planstatus for området	16
3.3 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning	17
3.4 Vannforskriften.....	17
4 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet	18
4.1 Beliggenhet.....	18
4.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk	19
4.3 Trafikkforhold	19
4.4 Teknisk infrastruktur	19
4.5 Landskapsbilde/bybilde.....	19
4.6 Nærmiljø/friluftsliv	20
4.7 Naturmangfold	21
4.8 Kulturmiljø	22
4.9 Naturressurser	23
4.10 Grunnforhold.....	23
5 Beskrivelse av forslag til detaljregulering.....	25
5.1 Planlagt arealbruk.....	25
5.2 Tekniske forutsetninger.....	26
5.3 Nærmere beskrivelse av planstrekningen	27
6 Virkninger av planforslaget.....	31
6.1 Framkommelighet.....	31
6.2 Trafikksikkerhet	31
6.3 Avlastet veg og forslag til omklassifisering.....	31
6.4 Naboer.....	32
6.5 Byggegrenser.....	34

6.6 Gang- og sykkeltrafikk	34
6.7 Kollektivtrafikk	35
6.8 Landskap/bybilde	35
6.9 Nærmiljø/friluftsliv	39
6.10 Naturmangfold	39
6.11 Kulturmiljø	42
6.12 Naturressurser	42
6.13 Støy	43
6.14 Vannforskriften.....	44
6.15 Massehåndtering og forurensning	45
6.16 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse.....	45
8 Gjennomføring av forslag til plan	46
9 Sammendrag av innspill.....	46
9.1 Innspill fra BaneNor.....	46
9.2 Innspill fra Direktoratet for mineralforvaltning	47
9.3 Innspill fra Fylkesmannen i Nordland	47
9.4 Innspill fra NVE	47
9.5 Innspill fra Statskog	48
9.6 Innspill fra Arnt Fagerli	48
9.7 Innspill fra hytteeier Litl- Majavassvegen 329	48
10 Vedlegg	49
1. Forslag til reguleringsbestemmelser	49
2. Forslag til plankart	49
3. Kart som viser endringer i forhold til gjeldende plan.	49

1 Innledning

Som en del av Prosjekt E6 Helgeland har Statens vegvesen i samarbeid med Grane kommune justert detaljregulering for E6 Lille Majavatn – Brenna (vedtatt av Grane kommunestyre den 22.06.2016).

Hovedformålet med justeringen er å legge til rette for en H3 standard på hele strekningen. I gjeldende plan for strekningen var det ikke tilrettelagt for H3 standard gjennom jernbaneundergangen i nordre ende av Sefrivatnet. Dette tiltaket ble det søkt dispensasjon for. Denne er vedtatt og godkjent av Grane kommune.

I tillegg regulerer vi inn noen små områder hvor vi har behov for ekstra areal i forbindelse med gjennomføring av anlegget. Dette gjelder avkjørsler, stikkrenner, skjæringer, fyllinger og anleggsbelte. Årsaken til disse justeringen er at veglinja er justert litt sideveis i forhold til gjeldende plan for å lette gjennomføringen av prosjektet.

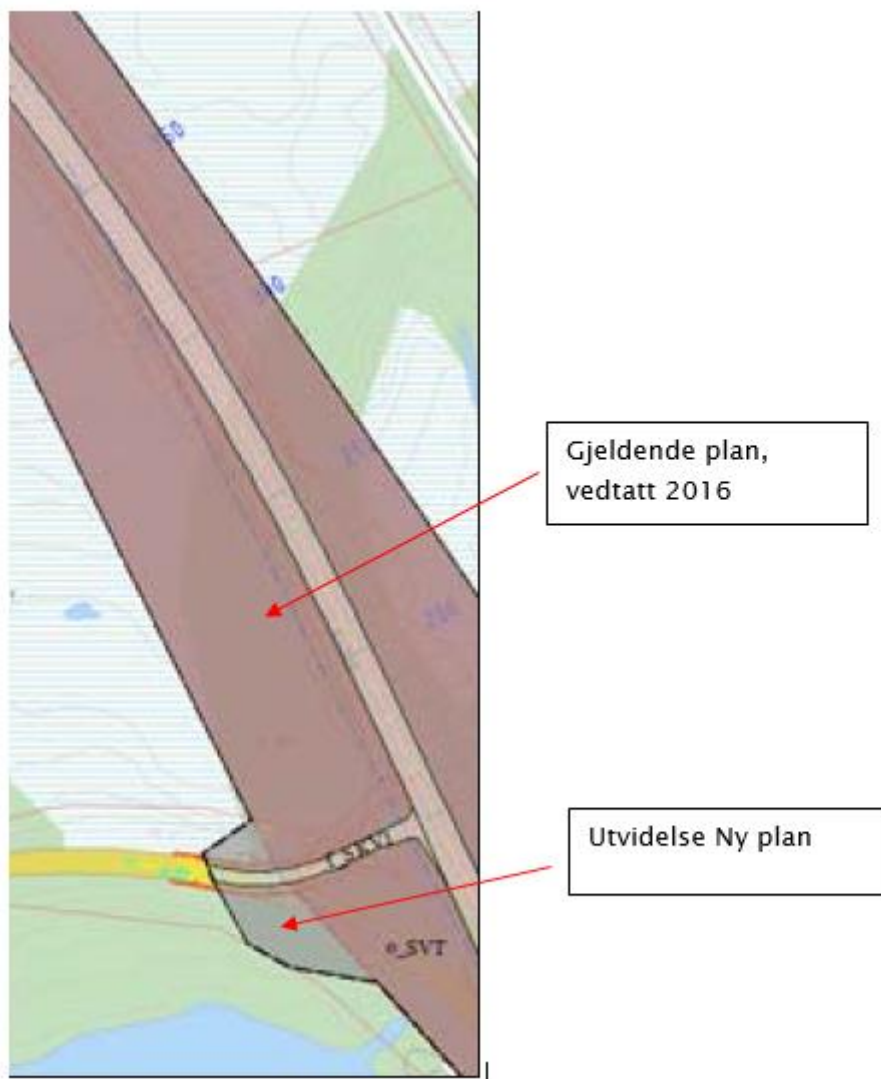
Reguleringsendringene medfører ikke at noen mister adkomst til fritidseiendommer på strekningen. Noen adkomster blir justert litt i forhold til plan vedtatt i 2016.

Planbeskrivelsen er derfor nesten likelydende som planforslaget som ble vedtatt i 2016 av Grane kommune. Justeringene medfører ingen endringer for natur, miljø, kultur eller reindrift.

1.1 Endringer i planforslaget

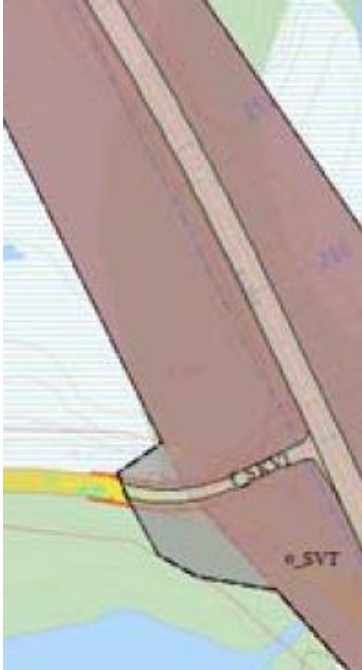
Vi har utarbeidet et sett med tegninger som viser endringene i planforslaget som legges ut til offentlig ettersyn, fra sør mot nord.

I vedlegg 3, Endringer 1–9, er det lagt med en tegninger som viser alle endringer.



Her er en illustrasjon som viser hva som er gjeldende plan og hva som er justeringen.

Profil 150



Utvidelse av planområdet for å få kobling av avkjørsel opp mot gammel E6.

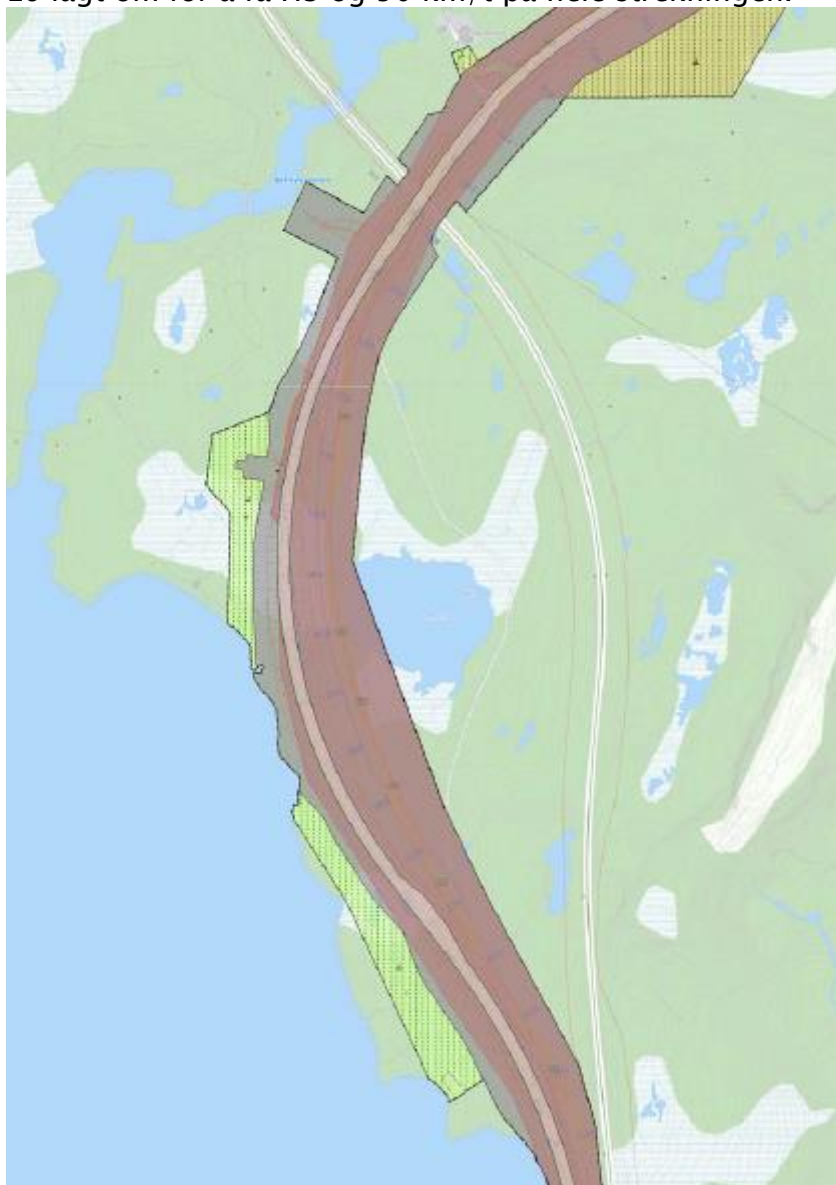
Profil 1350 – 1900

Veglinje justert vekk fra jernbanelinjen.



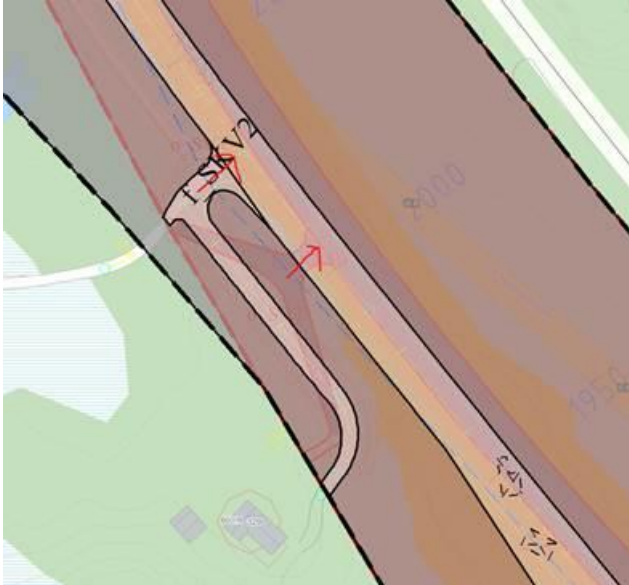
Profil 2500 – 3500

E6 lagt om for å få H3 og 90 km/t på hele strekningen.



Profil 3440

Avkjørsel til fritidseiendom er justert fra profil 3510 til 3440. Atkomstvegen blir 70 meter kortere.



Profil 4400 – 4500

Planområde utvidet for tilpassing til kulvert under E6.



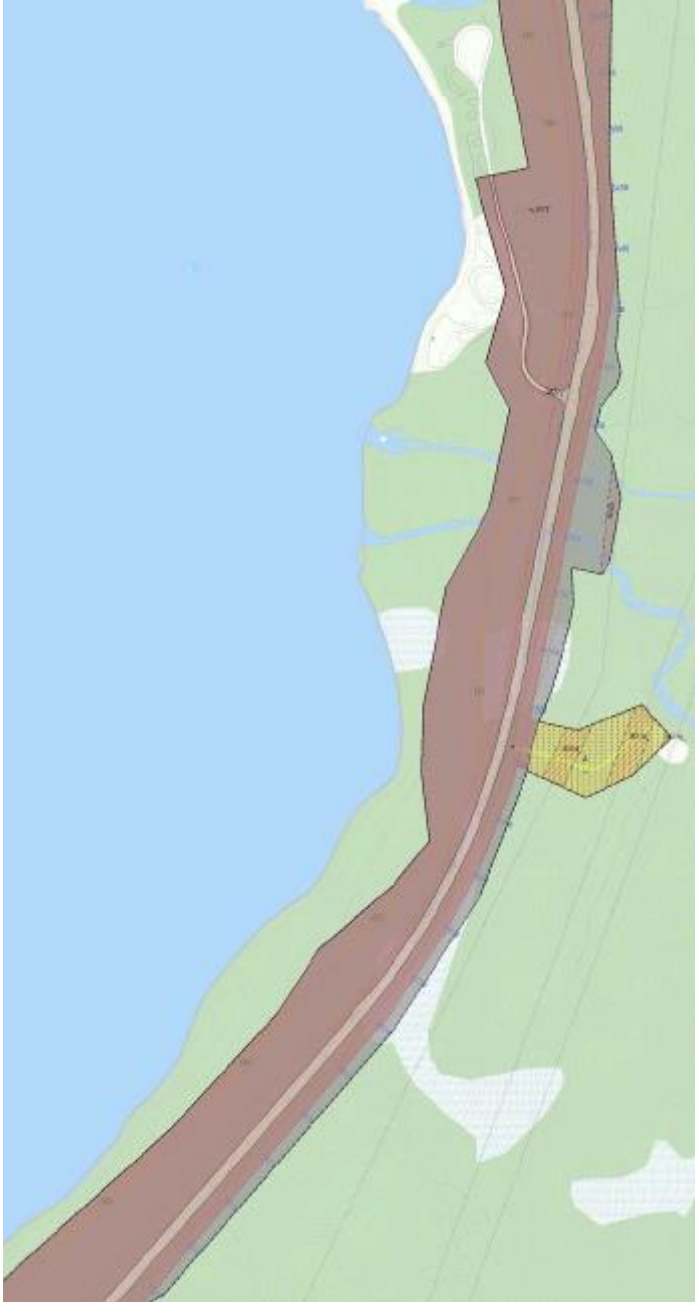
Profil 6000 – 63000

Utvidelse av planområde pga. justert senterlinje og for å kunne bygge avkjørsel i profil 6200.



Profil 11550 – 12350

Utvidelse pga. behov for anleggsbelte, ved sideforskyving av veglinje.



Profil 12900 – 13500

Utvidelse for justering av snuplass for hyttebeboerne i Svenningvika.



Profil 17270

Avkjørsel flyttet fra 17220 i gjeldende plan til profil 17270 i ny plan



Profil 17850 – 18450

Planområde utvidet for å kunne tilpasse en bratt fjellskjæring til omkringliggende terreng.



Planforslaget er utarbeidet i regi av Statens vegvesen, region Nord ved:

Bård Nyland – prosjektleder

Svein Bjørge Larsen – planleggingsleder/ prosessleder

May Brith Holand – prosjekteringsleder

Henrik Lissman – fagansvarlig geotekniker

Per Christian Enger – fagansvarlig grunnnerv

Trond Aalstad – fagansvarlig naturmiljø

Konsulent: Aas-Jakobsen / ViaNova

Kontaktperson i Grane kommune har vært Lisa-Renee Skulstad

2 Bakgrunn for planforslaget

E6 på Helgeland er en viktig del av den nasjonale transportkorridoren mellom Nord- og Sør-Norge. Samtidig knytter transportkorridoren i stor grad sammen regioner (eks. Helgeland og Saltenregionen) og kommunesentra til felles bo- og arbeidsmarkedsområder.

Prosjekt E6 Helgeland omfatter en strekningen på ca. 26 mil som strekker seg fra Nord-Trøndelag grense til Bolna i Rana. Strekningen har stedvis en dårlig til svært dårlig vegstandard som hindrer effektiv transport. Hovedproblemet er at E6 er smal og svingete. I tillegg er dekket dårlig på deler av strekningen og vegen har stedvis for dårlig bæreevne. Flere partier på E6 har telehiv, spor og ujevnheter. Manglende gang- og sykkelveger samt bebyggelse og mange avkjørsler langs vegen skaper også trafikksikkerhetsutfordringer.

Det skjer årlig om lag 40 trafikkulykker med personskader på strekningen Nord-Trøndelag grense til Bolna i Rana. I disse ulykkene blir 2–3 personer drept og ytterligere 5–6 personer hardt skadd hvert år. Utforkjøring er dominerende ulykkestype med over 45% av ulykkene, mens møteulykker utgjør nesten 25%.

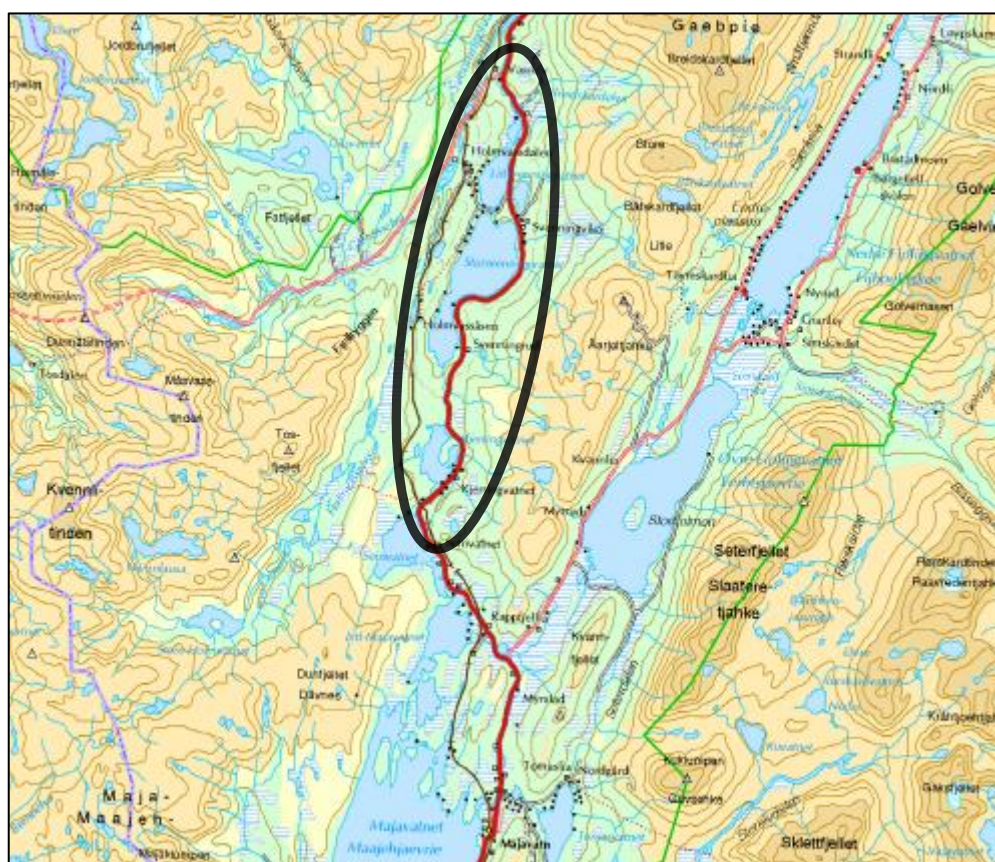
Den dårlige vegstandarden gir kraftig redusert kjørehastighet, spesielt for næringstransport, dårlig trafikksikkerhet og ulemper for naboer langs vegen. Med bakgrunn i dette er det et stort behov for å gjennomføre en utbedring og ombygging av lange strekninger av E6 på Helgeland.

Formålet med detaljreguleringsplanen er å legge til rette for bygging av en fremtidsrettet E6 som eliminerer dagens risikoforhold på strekningen og legger til rette for effektiv transport. Detaljreguleringsplanen skal videre legge til rette for at ny E6 kan driftes og vedlikeholdes på en enkel måte i fremtiden.

2.1 Planområdet



Oversiktskart



Oversiktskart planområdet

3 Planprosess/Medvirkning

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 3–7 har Statens vegvesen i samarbeid med Grane kommune, utarbeidet revidert detaljreguleringsplan for E6 Lille Majavatn – Brenna.

En reguleringsplan er et arealplankart med tilhørende bestemmelser som angir bruk, vern og utforming av arealer og fysiske omgivelser. En reguleringsplan kan utarbeides som områderegulering eller detaljregulering. I denne planprosessen er det utarbeidet en detaljreguleringsplan ihht. pbl § 12–3.

Skjematisk kan planprosessen skisseres som vist i figuren under. Grønn bakgrunnsfarge henspeler på når det er mulig å komme med innspill til planprosessen.

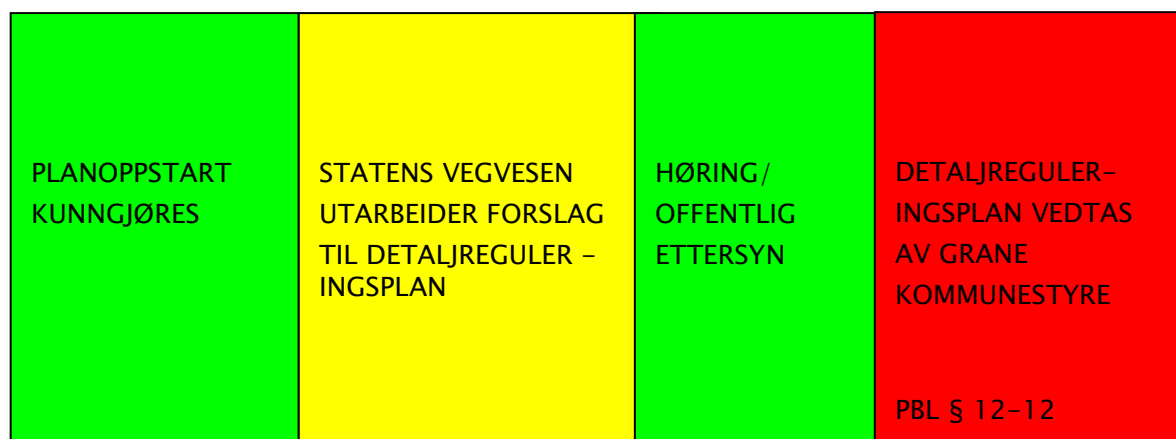


Figure 1: Skissert planprosess

Ved planoppstart skal berørte offentlige organer, grunneiere og andre interesserte varsles om at planarbeidet er igangsatt. Innen en nærmere angitt frist kan berørte parter sende inn forslag til endringer, merknader eller kommentarer til planforslaget. Alle innspill vil bli vurdert og eventuelt tatt med i den videre planleggingen.

Når Statens vegvesen har utarbeidet et forslag til detaljreguleringsplan vil planforslaget bli lagt ut til offentlig ettersyn i 6 uker. Ved utleggelse til offentlig ettersyn har igjen berørte parter mulighet til å sende inn forslag til endringer, merknader eller kommentarer til planforslaget.

Alle forslag og innspill vil bli vurdert av Statens vegvesen gjennom en såkalt merknadsbehandling – og eventuelt bli innarbeidet i detaljreguleringsplanen. Planforslaget vil deretter bli overlevert Grane kommune til sluttbehandling. Grane kommune overtar da det formelle ansvaret for den videre saksbehandling og vedtak av detaljreguleringsplanen.

Vedtatt detaljreguleringsplan vil utgjøre hjemmelsgrunnlaget for innløsning / ekspropriasjon av nødvendig veggrunn og rettigheter, samt bygging av ny E6.

Vedtatt detaljreguleringsplan kan påklages til Miljøverndepartementet etter § 1–9. Eventuell klage sendes via Grane kommune.

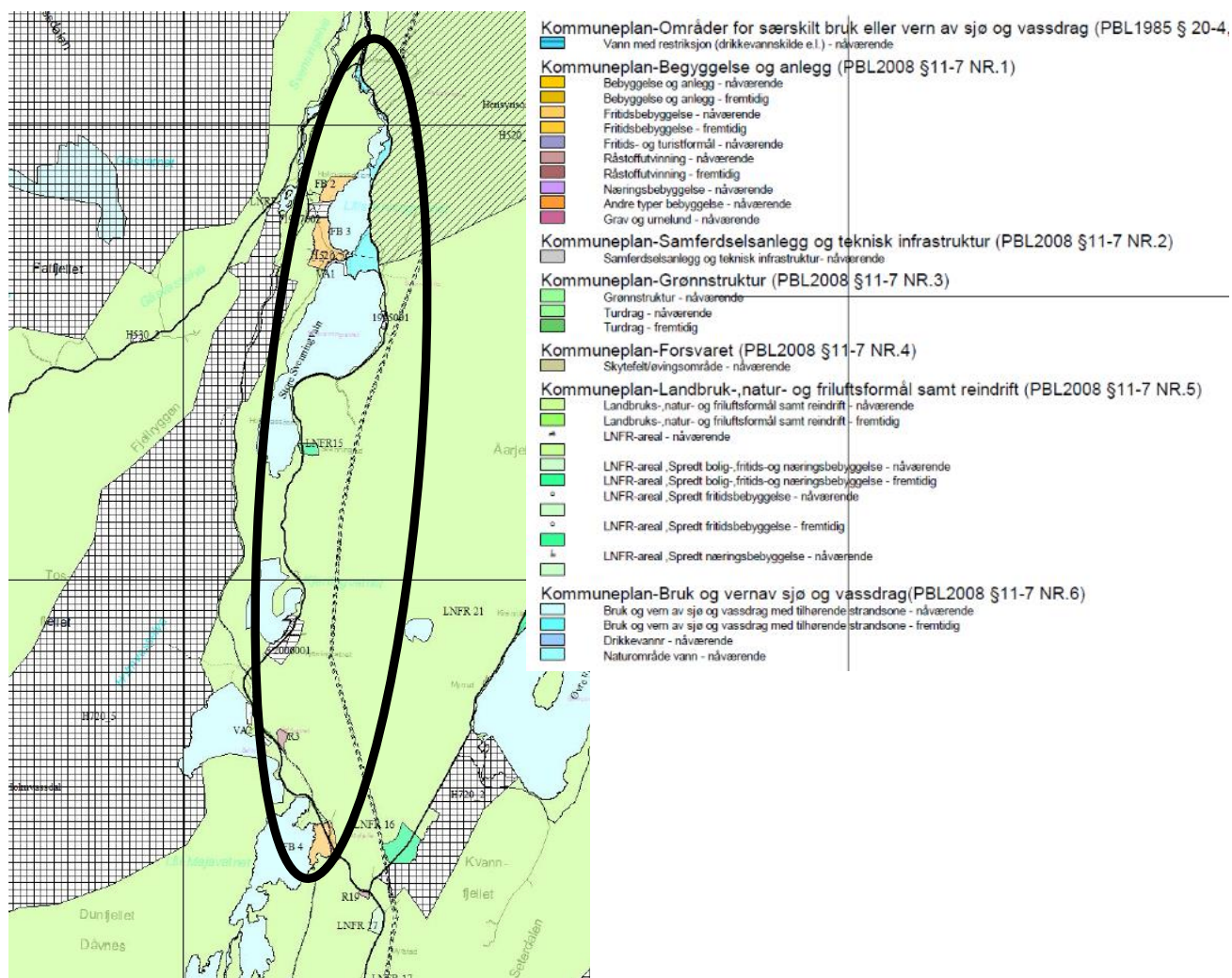
3.1 Varsel om planoppstart

Ved varsel om planoppstart ble det sendt brev til samtlige grunneiere innen planområdet. Likelydende informasjon ble annonsert i lokalavisen (Helgeland arbeiderblad), samt oversendt sektormyndighetene.

Det er kommet inn 4 innspill fra offentlige sektormyndighetene (Jernbaneverket, Direktoratet for mineralforvaltning, Fylkesmannen i Nordland og NVE) og 2 fra private grunneiere.

3.2 Planstatus for området

Gjeldende plan for området er kommuneplanens arealdel, vedtatt av Grane kommunestyret den 13.02.2013. Parsellen som skal reguleres vises i sirkel.



: Utsnitt kommuneplanens arealdel

Gjeldende detaljreguleringsplan for E6 Lille Majavatn – Brenna er vedtatt av Grane kommunestyre i møte den 22.06.2016 og justeres gjennom dette planforslaget.

3.3 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Statens vegvesen har i samråd med ansvarlig myndighet, Grane kommune, vurdert planen til ikke å falle inn under oppfangskriteriene jfr. §§ 2, 3 og 4 i forskrift om konsekvensutredninger.

Når det ble varslet oppstart for denne planstrekningen var det med utgangspunkt i utbedring av dagens E6 og vedtatt reguleringsplan fra 2016. Endringene i planforslaget omfatter justering av planlagt kurvatur med hensyn til å oppfylle krav til H3 standard, dvs. 90 km/t på hele strekningen.

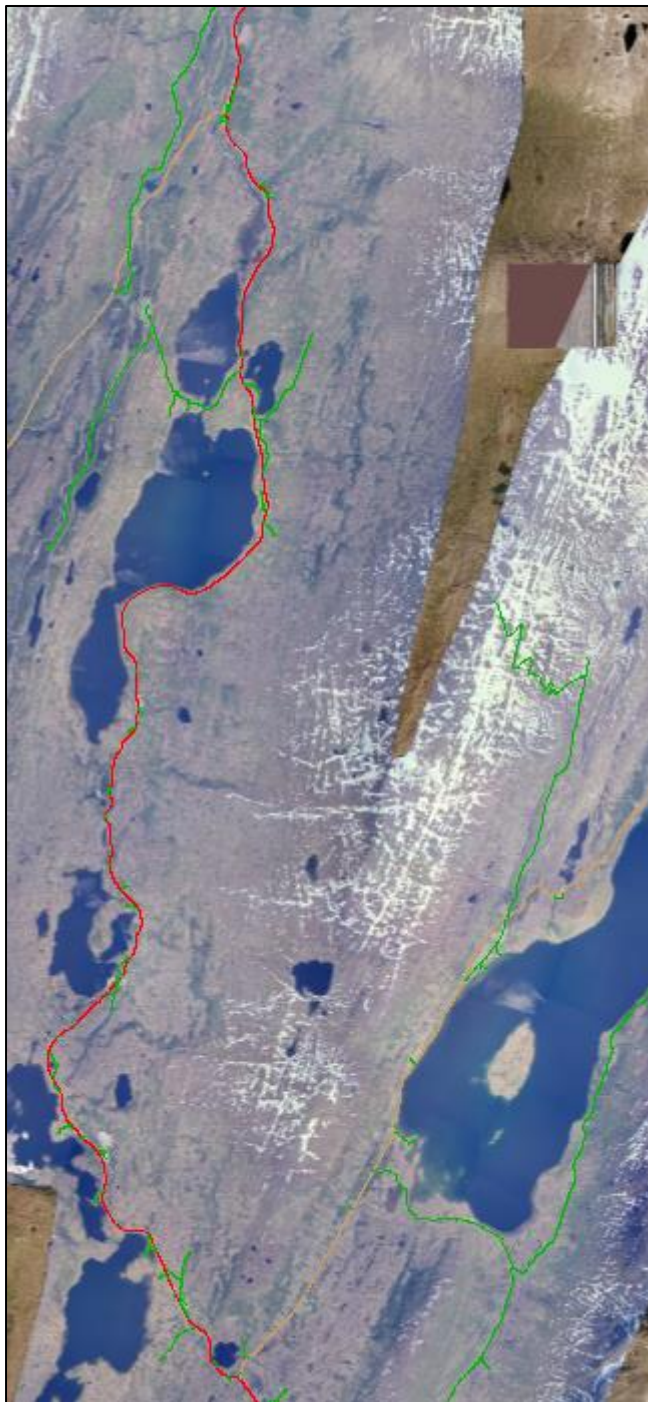
3.4 Vannforskriften

Formålet med forskriften er å gi rammer for fastsettelse av miljømål som skal sikre en mest mulig helhetlig beskyttelse og bærekraftig bruk av vannforekomstene. Med vannforekomst menes det en avgrenset og betydelig mengde overflatevann, som for eksempel innsjø, magasin, elv, bekk, kanal, fjord eller kyststrekning, eller deler av disse.

Det er et mål i vannforskriften at overflatevann skal beskyttes mot forringelse, forberedes og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst klassifisering god økologisk og kjemisk tilstand.

4 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

4.1 Beliggenhet



Utsnitt ortofoto med dagens vegnett pålagt

4.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk

I starten av parsellen går E6 i nærføring med jernbanen forbi Sefrivannet til jernbanen går over til Holmvasdalen og E6 fortsetter på østsiden av Vefsnavassdraget. Området er preget av spredt fritidsbebyggelse langs hele planstrekningen.

4.3 Trafikkforhold

Dagens veg har delvis dårlig bæreevne og preges fortsatt av «dårlig» horisontal og vertikalkurvatur i forhold til standarden man ønsker på E6 gjennom Nordland i dag.

I perioden 2005–2014 er det registrert 13 politirapporterte personskadeulykker. Av disse ulykkene var det 11 personer med lettere skader, 0 alvorlig skadde, 0 meget alvorlig skadd og 3 drepte. Vanligste ulykkestype er utforkjøring og møteulykker.

4.4 Teknisk infrastruktur

E6 blir krysset av høgspenteledninger flere plasser.

4.5 Landskapsbilde/bybilde

Landskapsregion – landskapskarakter

Vegen og planområdet strekker seg gjennom én landskapsregion slik det er beskrevet og klassifisert i NIJOS inndeling i landskapsregioner i Norge: *Svenningdal/Hattfjelldal som del av innlandsbygdene i Nordland (landskapsregion 33.1)*. Typisk for regionen er at den omfatter de store dalførene i Nordland fylke, og det karakteristiske skogkledte dallandskapet dominerer i planområdet. Landskapets hovedform er formet av isen som en bred U-dal. Planområdet strekker seg langs en dal med flere store innsjøer som ligger orientert i en tydelig nord-sør retning. Alle innsjøene, og høytliggende myrer gir området åpne lysninger, utsyn og variasjon i den ellers skogdekte dalen. Granskog dominerer i området. Planområdet er i stor grad preget av et homogent og frodig naturlandskap, med enkelte menneskelige inngrep som veger, små hyttefelt knyttet til innsjøene og kraftlinjer.

Jernbanetraséen følger vassdraget på samme måte som vegen, men på motsatt side.

Vegen gjennom landskapet

Dagens europaveg har på størstedelen av strekningen mer karakter av livsnerve enn av barriere. Videre er trafikkbelastningen de fleste steder så liten at barrierevirkningen ikke er påtrengende. Dagens E6 går med skiftende vertikalkurvatur langs et vassdrag med flere innsjøer. Dette skaper en viss variasjon og veksling mellom lukkede skogskorridorer og mer åpne landskapsrom med vannflaten som åpner opp. Over bakketopper og ved innsjøene får man også utsikt over fjellene som avgrenser dalen. Vegens kurvatur følger i hovedtrekk terrengets former langs vassdraget, og ligger lett i landskapet. Visuelt er den i dag et lite inngrep med liten fjernvirkning. Jernbanelinja oppleves bare som påtrengende helt sør i planområdet. Lenger nord opplever man den på avstand på andre siden av elv/innsjø. Sammen fragmenterer de to strukturene landskapet, men dette har liten påvirkning på landskapsbildet.

Det mest karakteristiske for reiseopplevelsen er at man store deler av strekningen kjører gjennom et frodig naturlandskap som veksler mellom åpne flater og tette skogskorridorer. Skogen domineres av gran, men har innslag av furu og løvskog. Ofte har man likevel utsikt mot fjell, i både nord og sørgående retning. Strekningen byr på romlige variasjoner og gir innimellom iøynefallende utsikt mot blånende fjell. Imidlertid er ikke strekningen rik på store opplevelser sammenlignet med mange andre vegstrekninger i regionen. Jevnt over gir den en god reiseopplevelse.

4.6 Nærmiljø/friluftsliv

Områdene langs planstrekningen blir brukt til friluftsliv. Vann og vassdrag er mye brukt til fiske, og i tillegg jantes det i terrenget fra vegen opp mot fjellet. Holmvassdalen som følger planområdet vestre side er registrert som svært viktig friluftsområde. Området har stor bruksfrekvens, er egnet til allsidige friluftaktiviteter og skårer høyt på natur- og kulturvitenskapelige kvaliteter. Kartlegging er gjort i henhold til Miljødirektoratets veileder, DN håndbok 25 – 2004, og finnes i naturbasen (miljodirektoratet.no).

4.7 Naturmangfold

Berggrunnen består i hovedsak av glimmerskifer og metasandstein med kvartsrike gneiser. Glimmerskifer forvitrer raskt og gir relativt godt grunnlag for plantevekst, mens kvartsrike gneiser er hardere og gjerne surere bergartssammensetninger.

I eller nær planområdet er det følgende registreringer av viktige verdier for naturmangfold som kan bli negativt påvirket av vegtiltaket i anleggsfase og/eller ferdig vegtiltak:

- Mange arter av nær truet eller sårbar lavflora i skråning ovenfor veglinje og jernbanelinje.
- Flere lokaliteter med naturtype gammel barskog; Trolldalen (A-verdi, svært viktig), Kjerringvatnet sør, Kjerringvatnet nord, Nordmannsbukta sør og Svenningvika (B-verdi, viktig). Mange av disse har rikelig med registreringer av rødlistede lavarter.
- Naturtype rik sumpskog og kildeskog, lokalitet Båtskarvatnet nord, inne i planområdet.
- Spillplass for storfugl på åsen mellom Svenningrud og Nordmannsbukta.
- Hekkende horndykker og smålom i/ved Svenningtjønn, nær planområdet.
- Hekkeområde for storlom i Store Svenningvatn.
- Leveområde og hekkeområde for dvergfalk, haukugle, hønsehauk og spurvehauk nær veglinja.

Hele planområdet ligger innenfor nedslagsfeltet til det varig verna Vefsnvassdraget og det må tas hensyn til kantsoner til alle deler av vassdraget med elver og bekker.

Supplerende naturtypekartlegging for kommunene Hattfjelldal, Grane og Vefsn ble gjennomført i 2012 (Miljøfaglig Utredning, Rapport 2013–32). Dekningskart for rapporten viser at planområdet ser ut til å være innenfor dekningsområdet og således bør være godt kartlagt. Men på areal med nye inngrep et stykke fra dagens veg er kunnskapsnivået noe usikkert, med unntak av traseen over åsen fra Svenningrud til Nordmannsbukta som er særskilt kartlagt av Geir Gaarder i Miljøfaglig Utredning når det gjelder botaniske verdier.

Det er i planområdet areal som synes usikkert med hensyn til kunnskap om naturverdier. Eksempel er over myr og kloss i myrtjønn ovenfor Vangstubergan, samt på noen arealer avsatt som annen veggrunn eller midlertidig deponi for øvrig i planområdet.

Det er ikke registrert fremmede, skadelige arter med potensiell høy, høy eller svært høy risiko eller i planområdet (artskart.no).

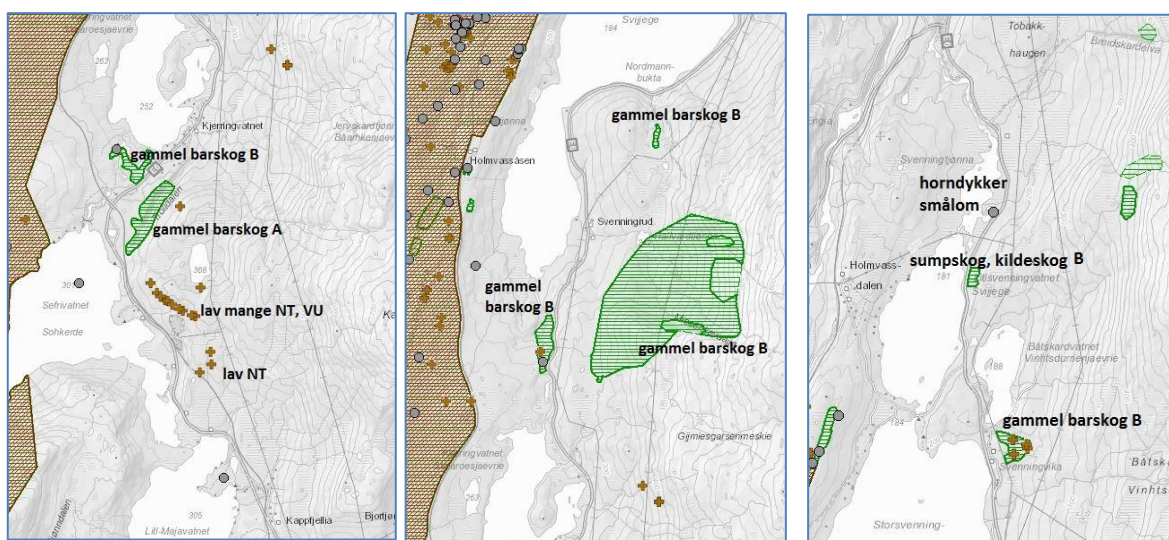


Figure 2: Utsnitt fra naturbase på hele planstrekningen fra Lille Majavatn til Brenna (Vasselv)

4.8 Kulturmiljø

Kulturminner er i Lov om kulturminner av 1978 (heretter «kulturminneloven») definert som alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Begrepet kulturmiljøer er definert som områder hvor kulturminner inngår som en del av en større enhet eller sammenheng. Kulturlandskap er landskap som er betydelig preget av menneskelig bruk og virksomhet.

Kulturminner fra før 1537 e.Kr. er automatisk fredet, og betegnes *automatisk fredete kulturminner* (tidligere betegnet *forminner*). Kulturminner yngre enn år 1537 benevnes *nyere tids kulturminner* og kan fredes ved enkeltvedtak.

Samiske kulturminner eldre enn 100 år er automatisk fredet. Det samme gjelder for *skipsfunn under vann*.

Kulturminneloven regulerer forvaltningen av fredete kulturminner. Formålet med loven er at «*kulturminner og kulturmiljøer med deres egenart og variasjon skal vernes både som del av vår kulturarv og identitet og som ledd i en helhetlig miljø- og ressursforvaltning. Det er et nasjonalt ansvar å ivareta disse ressurser som vitenskapelig kildemateriale og som varig grunnlag for nålevende og framtidige generasjoners opplevelse, selvforståelse, trivsel og virksomhet.*»

4.9 Naturressurser

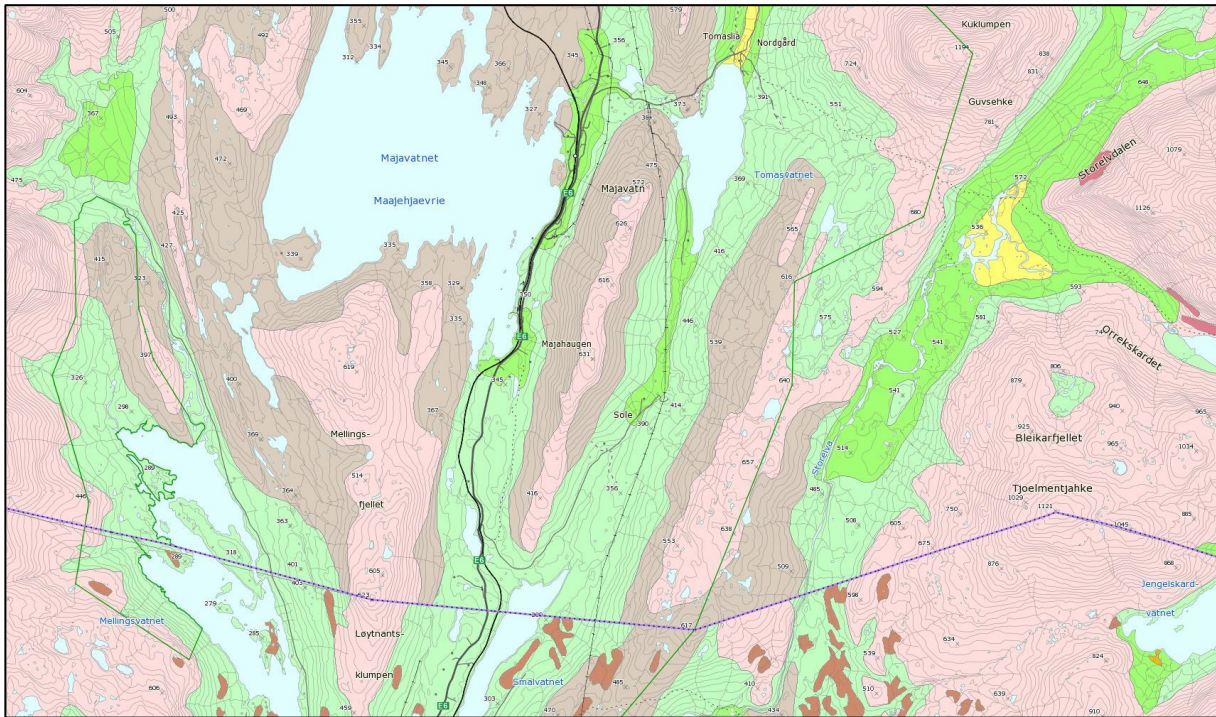
AR5 som gir oversikt over arealressurser viser at det hovedsakelig finnes barskog av både lav og middels bonitet langs vegstrekningen. Ut over det kommer vegen i berøring med myr- og våtmarksområder. Langs hele vegstrekningen er det ikke registrert noe jordbruksareal på gårdskartet.

4.10 Grunnforhold

Området ligger i sin helhet godt over marine grense og der vil ikke være noen marin leire å finne etter parsellen. Løsmassekart fra NGU viser at området til største del består av et tynt, usammenhengende dekke av morenemateriale, men på noe sted med stor mektighet.

Veien krysser også ett myrområde i sørlige del av parsellen. Måling av myrdybder viser at myren ikke er dypere enn 1,9 meter i noen av de punktene som er kontrollert.

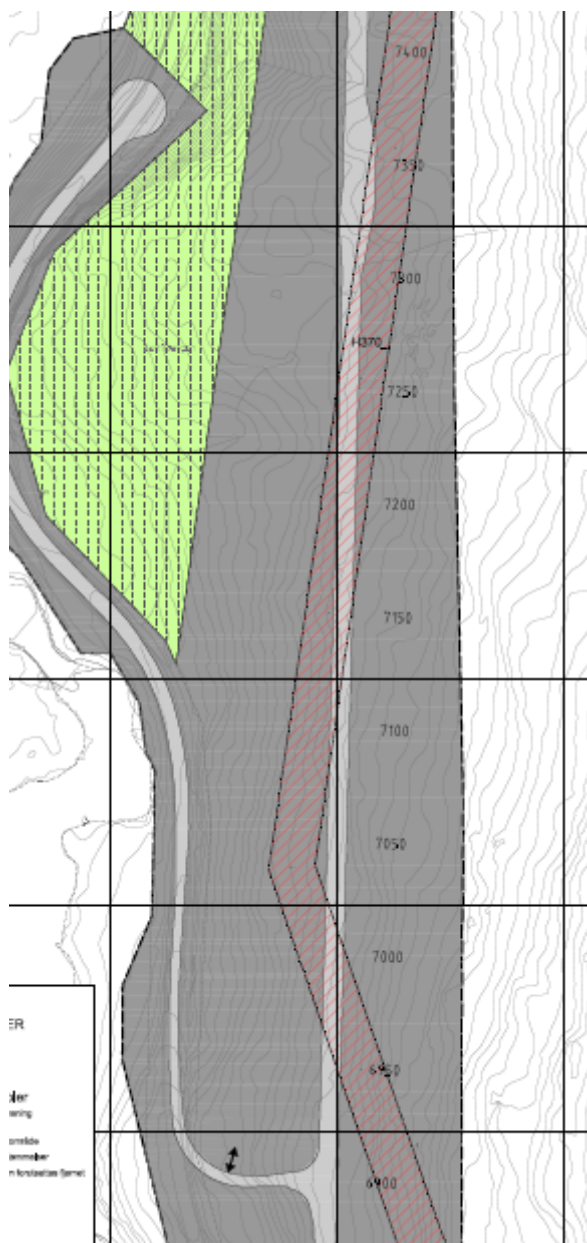
Geoteknisk sett innebærer justering av traséen ikke noen utfordringer i og med at grunnforholdene er veldig like de i allerede regulert vegtrasé



Løsmassekart fra NGU

5 Beskrivelse av forslag til detaljregulering

5.1 Planlagt arealbruk



Utsnitt reguleringsplan.

Bildet over viser typisk utsnitt av reguleringsplanen som viser de ulike formålene:

- Grått område veg
- Grønt område landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift
- Rød skravur er fareområde høyspent

For nærmere detaljer om formål og bestemmelser til de ulike formålene se på reguleringsplantegninger og bestemmelser.

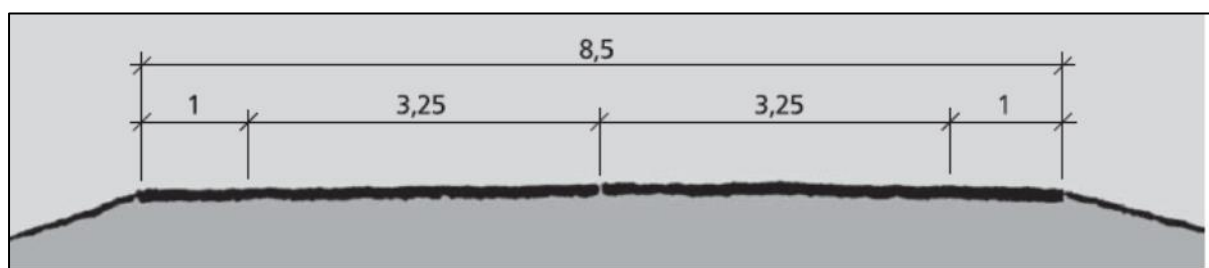
5.2 Tekniske forutsetninger

Planen skal sikre areal til utbedring av vegen, sikre adkomst til eiendommer langs vegen. I tillegg er detaljerte løsninger for veg tatt med så langt dette har vært mulig på dette nivå. Mange av detaljene må avklares i en videre detaljprosjektering. Med den nye kontraktsformen som Vegvesenet vil gjennomføre her, såkalt vegutviklingskontrakt, vil entreprenøren ha ansvar for prosjektering. Reguleringsplanen har en rekke bestemmelser og funksjonskrav som sikrer at ulike forhold ivaretas i de framtidige prosesser tilknyttet detaljprosjekteringen.

Planen legger til rette for bygging av en fremtidsrettet E6 med slake kurver og akseptable stigningsforhold på strekningen Lille Majavatn – Brenna slik at en kan oppnå 90 km/t standard på hele strekningen.

Areal til vegformål avsettes noe bredere enn det fysiske inngrepet vegbyggingen medfører. Bakgrunnen for dette er at vegvesenet gjennom denne detaljreguleringsplanen også ønsker å legge til rette for at vegen kan driftes og vedlikeholdes på en enkel måte i fremtiden, og da ikke minst med hensyn til at det skal inngås en vegutviklingskontrakt. Entreprenør som får vegutviklingskontrakten skal få muligheten til å kunne foreta mindre justeringer av veglinjen innenfor regulert ramme når det detaljprosjekteres og hvis justeringen blir investerings- og driftsmessig fordelaktig.

Årsdøgntrafikken (ÅDT) på planstrekningen for året 2015 var 1155 kjøretøy. Når Statens vegvesen utbedrer/lager ny veg dimensjoneres vegen for trafikkmengde beregnet 20 år frem i tid etter åpningsdato. I beste fall for Lille Majavatn – Brenna er byggestart i år 2017 og åpning av ny veg i år 2019. Det tilsier at vegen skal dimensjoneres ut fra forventet trafikkmengde i år 2039. For denne vegstrekningen er det predikert en ÅDT på 1500 kjøretøy i år 2039



Tverrprofil H3 nasjonal hovedveg, ÅDT 0–4000 og fartsgrense 80/90 km/t. Hver kjørebane består av et kjørefelt på 3,25 meter og en vegskulder på 1 meter. Totalt får veien 8,5 meter bredde – eksklusive nødvendige skjæringer og fyllinger.

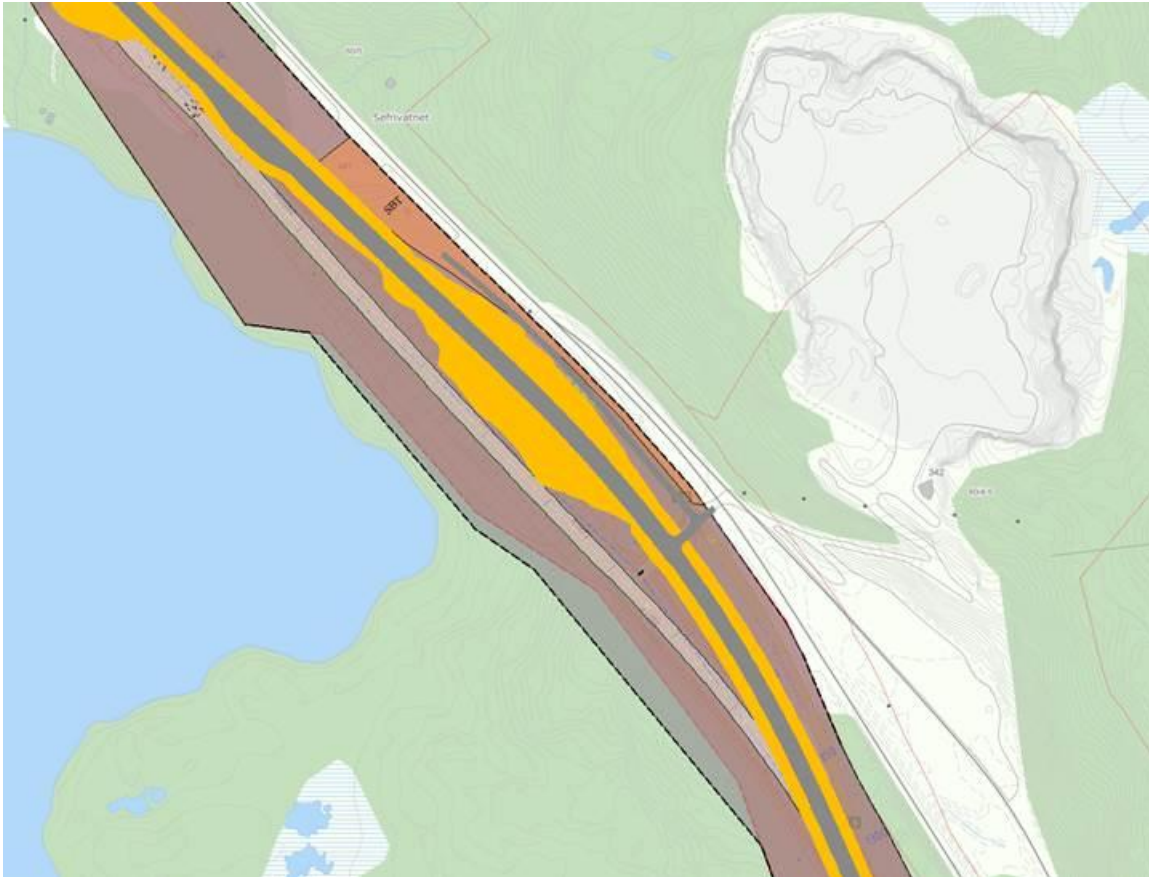
5.3 Nærmere beskrivelse av planstrekningen

Hovedformålet med justeringen er å legge til rette for en H3 standard på hele strekningen. I gjeldende plan for strekningen var det ikke tilrettelagt for H3 standard gjennom jernbaneundergangen i nordre ende av Sefrivatnet. Dette tiltaket er søkt dispensasjon for. Den er vedtatt av Grane kommune.

I tillegg regulerer vi inn noen små områder som er havnet utenfor regulert område under prosjektering. Dette gjelder avkjørsler, stikkrenner, skjæringer, fyllinger og anleggsbelte som det er behov for. Årsaken til disse justeringen er at veglinja er justert litt sideveis i forhold til gjeldende plan for å lette gjennomføringen av prosjektet.

Prosjektet starter ved Lille Majavatn i sør, her leges E6 parallelt med jernbanen og ikke rundt langs vannkanten som i dag. Dette er gjort for å slippe fylling mot vann og for å få en bedre kurvatur på E6. På denne strekningen vil dagens E6 måtte opprettholdes som adkomst til hyttene langs veien.

Videre nordover langs Sefrivannet ligger veg og jernbane i nærføring. Ny E6 er justert bort fra jernbanen. Samtidig som det er trangt mellom Sefrivannet og E6.



Kartutsnitt som viser justering av veglinje, mørk grå opprinnelig plan lys grå ny linje

Avkjørsel til steinbruddet øst for jernbanelinja blir som i dag.

Videre nordover følger E6 dagens trase og treffer undergangen der jernbanen krysser E6 og går vestover til Holmvassdalen.

Her er den største endringen i planforslaget. Det nye planforslaget legger til rette for 90 km/t gjennom undergangen.



Utsnitt fra undergangen ved Sefrvatnet

Fra parkeringsplassen, venstre side, i profil 3080 vil det bli bygd en gangsti til naust som ligger ved Sefrvatnet ved ca profil 2580.

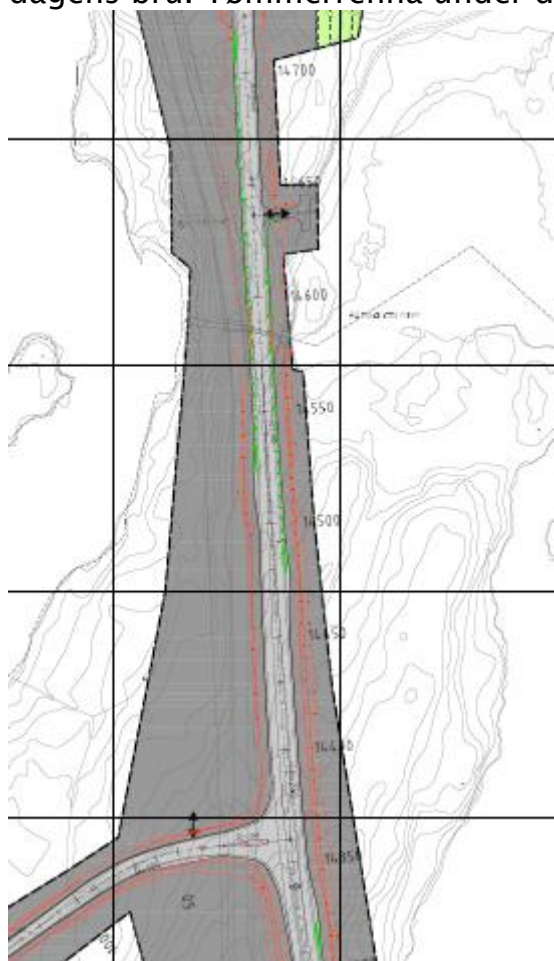
Ved Kjerringvatnet er det mange hytter og campingvogner. Avkjørselen til dette området blir som i gjeldende plan

Planforslag er ikke endret på denne strekningen.

Mellom Kjerringvatnet og fram til rasteplassen ved Bertilfossen følger ny E6 stort sett dagens trase med utretting av horisontal og vertikalkurvatur og sammenlignet med gjeldende detaljreguleringsplan gjøres det noen mindre opprettinger av kurvaturen. Veglinjen flyttes litt østover som krever en utvidelse av dagens planområde.

Fra Bertilfossen og fram til Nordmannbukta i Store Svenningvatnet kom den store omleggingen av E6 i dette prosjektet. Dagens E6 følger vassdragskanten hele vegen rund og har tidvis bratt sideterreng. For å få til en utbedring av E6 ville det medført enten utfylling i vassdrag eller store terrenginngrep. Ved Svenningrud er det planlagt en ny avkjørsel for å sikre tilgangen til den fritidsbebyggelsen som ligger i område.

Ved Båtskardammen skal det bygges ny bru. Den blir liggende oppstrøms av dagens bru. Tømmerrenna under dagens bru vil bli ivaretatt.



Utsnitt av plan ved Båtskardammen

6 Virkninger av planforslaget

6.1 Framkommelighet

Med reguleringsplan som ble vedtatt i 2013 skulle det oppnås en fremtidsrettet E6 som skulle eliminerer dagens framkommelighetsproblemer på strekningen. Plan fra 2016 la opp til H3 vegstandard med slakere horisontalkurvatur og høyere krav til vertikalkurvatur, med stort sett 90 km/t på hele strekningen. Dette planforslaget legger opp til 90 km/t på hele strekningen

6.2 Trafikksikkerhet

Ny veg bygges med en standard og geometri som skal redusere risikoen for trafikkulykker, og som skal bidra til å redusere skadeomfanget i de ulykker som skjer. Justering og oppretting av veglinjen som oppfyller krav til H3 standard medfører ikke endringer i forhold til avkjørselsløsninger som er vist i plan godkjent i 2016.

6.3 Avlastet veg og forslag til omklassifisering

Etter at detaljreguleringsplanen er vedtatt vil Statens vegvesen lage et forslag til omklassifisering av eksisterende veg (E6). Forslaget vil bli sendt på høring til Grane kommune og Nordland fylkeskommune før endelig vedtak blir fattet av Vegdirektoratet.

Veger som foreslås omklassifisert til fellesveg (eks. f_SKV1) må driftes/vedlikeholdes av brukerne, men Statens vegvesen vil stå som eier. Se tabell nedenfor.

Strekning	Regulert	Forslag til fremtidig status
Profil 150 – Profil 1130 (Vangstubergan)	f_SKV1	Felles privat veg
Profil 4300 – 4980 (Kjerringvatn)	f_SKV4	Felles privat veg
Veg til Bertilforsen, profil 6900 – 7380 (regulert snuplass)	Offentlig veg	Statlig veg
Profil 8715 (Svenningrud) – Siste hytte ved Tangen	f_SKV5	Felles privat veg

Resterende overflødig vegnett vil bli foreslått nedlagt som offentlig veg og tilbakeført tilstøtende eiendommer

6.4 Naboer

Ingen bebyggelse blir direkte berørt av det nye planforslaget, med det mener vi at planforslaget legger ikke til rette for innløsning av noen bygninger.

Avkjørsler og kryss

Statens vegvesen vil av trafikksikkerhetshensyn aktivt sikre at det blir færrest mulig direkteavkjørsler ut på ny E6. Dette sikres først og fremst gjennom måten vegen blir planlagt og bygd på – men også ved at det vil bli gjennomført en streng avkjørselspolitikk i ettertid.

Profil nr.	Side av E6	Type avkjørsel	Bruksrett(Nåværende eier)
150	Venstre	Fritid	Gnr. 60/9 Bjørn Fosslund Gnr. 60/1/3 (Statskog, Trond Hagfors, Anne Grete Myrvold) Gnr. 60/1/9 (Statskog, Elise Katrine Stenvik) Gnr. 61/1 (Statskog) Gnr. 61/1/10 (Statskog, Steinar Bjarne og Rita Aas)
1490	Høyre	Landbruk	Gnr. 60/4-5 (Jernbaneverket)
2030	Venstre	Fritid	Gnr. 60/1/7 (Statskog, Thomas Drevvatne) Gnr. 60/1/9 (Statskog, Jostein Helge Småvik) Gnr. 60/1 Statskog
3080	Venstre	Parkeringsplass	Offentlig
3500	Venstre	Fritid	Gnr. 60/1/16 (Statskog, Tom Fagervik) Gnr. 60/1 Statskog
4440		Undergang	Gnr. 60/3 Allan Andreas Johansen. Gnr. 60/7 (Rolf og Edvarda Johanne Aakvik)

			Gnr. 60/3/6 (Allan Andreas Johansen) Gnr. 60/3/14 (Allan Andreas Johansen og Sigurd Nilsen) Gnr. 60/3/16 (Allan Andreas Johansen, Elin Smedseng Luktvassli, Sture Luktvassli)
4980	Venstre	Kanalisert T-kryss med venstresvingefelt	Felles privat veg
5820	Venstre	Landbruk	Statskog
6195	Høyre	Landbruk	Statskog
6900	Venstre	Rasteplass	Offentlig
8715	Venstre	Fritid	Gnr. 58/4 (Statskog) 58/4/2 (Pål Eirik Arntzen) Gnr. 58/4/6 (Reinert Olsen og Anita Sørgård) Gnr. 58/6 (Pål Eirik Arntzen) Gnr. 58/30 (Ukjent eier) Gnr. 58/31 (Ståle Bredesen) Gnr. 58/44 (Arne Johan Arntzen) Gnr. 58/1/5 (Jan Karstein og Rønnaug Nilsine Aufles)
11965	Høyre	Landbruk	Gnr. 58/4 (Statskog)
12270	Venstre	Landbruk	Gnr. 58/4 (Statskog)
13605	Venstre	Parkeringsplass	Offentlig
13670	Høyre	Fritid	Gnr. 58/3+58/4 (Statskog) Gnr. 58/5 (Annie Vanderås) Gnr. 58/25+58/48 (Irene Andrea Hoff) Gnr. 58/34 (Ukjent eier) Gnr. 58/45 (Tove Heidi og Ronny Aanes) Gnr. 58/46 (Arnfinn Ståle Nordli)

			Gnr. 58/47 (Knut Jentoft Fiplingdal) Gnr. 58/49 (Åge og Elin Olea Heggnes) Gnr. 58/50 (Bente Hass og Rune Levi Hopen)
14360	Venstre	Kanalisert T-kryss med venstresvingefelt	Offentlig
14635	Høyre	Landbruk	Gnr. 58/4 (Statskog)
15420	Venstre	Landbruk	Gnr. 58/4 (Statskog)
16980	Høyre	Fritid	Gnr. 58/4(Statskog) Gnr. 58/4/5 (Statskog)
16960	Venstre	Landbruk	Gnr. 58/4 (Statskog) Gnr. 58/1/4 (Statskog, Kent O. Johansen, Silvia R. og Toril M. Breivik)
17270	Høyre	Landbruk	Gnr. 56/1 (Statskog)
18360	Venstre	Kanalisert T-kryss med venstre- og høyresvingefelt	Offentlig

6.5 Byggegrenser

Byggegrense langs E6 er satt til 50 meter jfr. Vegloven §29. Med 50 meter menes 50 meter fra senterlinje veg til begge sider.

6.6 Gang- og sykkeltrafikk

Det finnes ikke noe sammenhengende gang- og sykkelvegnett i planområdet langs E6. I planområdet finnes det bare fritidsboliger. Tilrettelegging for gang- og sykkeltrafikk er ikke noe effektmål i forbindelse med dette planarbeidet.

6.7 Kollektivtrafikk

Tilrettelegging for kollektivtrafikk er ikke noe effektmål i forbindelse med dette planarbeidet. Illustrasjonstegninger og reguleringsplanen viser stopplommer å langs hele vegstrekningen. Ingen fastboende i området.

6.8 Landskap/bybilde

Veglinja

Planen foreslår oppgradering av E6 i en strekning på nesten 18,5 km. Planforslaget legger opp til flere omlegginger av vegtraséen, samtidig som eksisterende linje også følges på deler av strekningen. Videre følger en gjennomgang av linja der utfordringene er størst med hensyn til landskapsbildet.

På strekningen mellom profil 100–1300 ligger vegen tungt i og oppå eksisterende terreng med høye fyllinger og tosidige skjæringer. Omleggingen fører også til en ytterligere fragmentering. Dette er lokalt uheldig dersom man også beholder avlastet veg som adkomstveg til hytter. Reiseopplevelsen reduseres kraftig på strekninger der vegen ligger lavt i terrenget.

Ved profil 2850–3000 og 3480–3600 følger to eksempler på hvordan det nye forslaget gir uheldig barrierevirkning med strengere vertikal- og horisontalkurvatur. Her ligger den nye veglinja flere meter over både dagens veg – gjennom flatt terreng. Høyden på vegen er redusert noe fra gjeldende regulering, men har fremdeles like uheldig virkning.

En større omlegging av vegen er foreslått fra profil 3800–5500. Her mister kontakten med Kjerringvatnet, og den variasjonen som ligger i det å følge et vassdrag. Vegen strekker seg over urørt terreng, og medfører fragmentering, som er lokalt uheldig. Der vegen går i tosidig skjæring svekkes reiseopplevelsen, og det skapes barrierer på tvers, spesielt for dyr som ferdes i området. Hele omleggingen svekker kvaliteten på reiseopplevelsen, den reisende mister den visuelle kontakten med Kjerringvatnet der vegen ligger lavt og går i tosidig skjæring.

I reguleringsplan skjærer E6 fra profil 4000–5000 ikke lenger gjennom eksisterende hyttebebyggelse ved Kjerringvatnet. Veglinjen flyttes sørøstover slik at fritidsbebyggelsen vil ligge på nedsiden av ny E6. Dagens E6 foreslås

omklassifisert til adkomstveg til hyttene i område. Adkomstvegen vil forbli et fragmenterende element, men ut fra trafikksikkerhetsmessige hensyn vil situasjonen forbedre seg for gnr. 60, bnr. 3 samt gnr. 60, bnr. 3, fnr. 2 siden disse slipper å krysse hovedvegen. Adkomst til skog- og turområder sørøst for ny E6 ivaretas gjennom ny kulvert.

Ved profil 6300 starter en større omlegging fra Kjerringvatnet til Øvre Svenningvatn der hvor ny E6 tangerer gammel E6 i profil 11850. Dette er uheldig mht. oppdeling av landskapet. Veggen er lagt tungt på og i terrenget som følge av strenge kurvaturkrav. Dette medfører store terrenginngrep, som svekker de visuelle kvalitetene i området, samt reiseopplevelsen. Den nye veggen vil også skape et markant brudd i horisontlinja over høydedraget. Denne vil være godt synlig både sør- og nordfra.

Videre ligger veggen stivt i terrenget, men uten at det er problematisk mht. omgivelsene. Der veggen går i tosidig skjæring er barrierevirkningen og reduksjon i kvalitet på reiseopplevelse den største ulempen.



I planforslaget foreslås det at vegen skal gå over åsen som er ringet inn på bildet. Vegen vil ligge lavt i terrenget og vil skape et synlig brudd i horisontlinja. Ved å legge vegen over åsen mister man også kontakten med vannet. Foto: Mari Hagen

Massedeponi

Flere av massedeponiene har eksponering ut mot innsjøer og elver. Dette er generelt lite ønskelig, da det vil i vegetasjonens etableringsfase svekke de visuelle kvalitetene og helheten i landskapet. Samtlige massedeponi skal ha en plan for bruk, terrengforming og revegetering før de tas i bruk i byggefasen. Dette for å sikre både estetiske og økologiske kvaliteter i landskapet. Et eksempel er massedeponiene i tegning R309–R311 og tegning R321–R323. Dette er langstrakte deponier som strekker seg langs vassdrag. Deponiene inkluderer også tilbakeføring av rester etter gammel veg til eksisterende terreng. Her bør man f.eks. ikke ta i bruk hele områder til deponi, men spare ut noen vegetasjonsklynger som kan fungere som korridorer for dyr, og spredningskorridorer for plantemateriale. I tillegg kan det også bidra til å kamuflere noe av deponiene både i anleggsfasen og tidlig i vekstfasen etter istandsetting. Gode buffersoner mot vassdragene må også ivaretas i

deponiplanene. Målet skal være at landskapet skal fremstå som et helhetlig *naturlandskap* så fort som mulig etter anleggsarbeidene er ferdig.

I anleggsfasen fram til nå i prosjektet har ingen av deponiområdene vært tatt i bruk. Det vil mest sannsynlig ikke være behov for deponier for gjennomføring av anlegget.

Normalprofilet

Det foreslåtte normalprofilet legger vekt på slake skråninger, 1:4. På de strekningene der dette profilet er mulig reduserer man vegens fysiske barrierevirkning ved at man unngår bruk av rekkverk. Den visuelle barrierevirkningen reduseres også ettersom slake fyllinger vil gi mindre eksponering i landskapet, og skråningene bli raskere grønne etter revegetering. Der hvor man ikke oppnår skråningshelling 1:4 anbefales det at man ikke bruker brattere helling enn 1:2, slik at disse lettere gror til og glir inn i omgivelsene.

AVBØTENDE TILTAK/VIDERE ARBEID

For å oppnå best mulig landskapstilpasning med utgangspunkt i planforslaget anbefales det at man i neste fase jobber videre med prinsippene for linjeføring og behandling av sideterreng som er beskrevet i *Visuell veileder for vegpakke Helgeland* som ble utarbeidet av Feste Lillehammer as i 2006. Med stivere kurvatur, altså en veg som dominerer i omgivelsene, må det stilles høye krav til tilpassing av sideterreng. Det vil si variere helling på fyllinger, lage gradvis overgang til eksisterende terreng og vegetasjon, utforming av skjæringer, samt skape variasjon langs vegen ved hjelp av tilrettelegging av utsikter (fjerne vegetasjon mot vann f.eks. og skape punktattraksjoner på strekningen). Noen sentrale punkter for den videre planleggingen kan oppsummeres her:

- Tilbakeføre rester av den gamle vegen til opprinnelig terreng.
- God terrengtilpassing mellom gammel og ny veg ved små omlegginger av vegen. For eksempel kan man fjerne gjenstående «skalker» eller fylle opp små forsenkninger i terrenget.

Videre anbefales det også at man vurderer å skape noen visuelle attraksjoner som bidrar til ytterligere variasjon. Ett eller flere tydelige variasjoner vil føre til at monotonien langs strekningen brytes. Dette vil igjen øke både trafikksikkerheten ved at trafikanten «våkner» når det skjer noe nytt, samtidig som det øker kvaliteten på reiseopplevelsen. For å finne ut hvor disse attraksjonene bør være lokalisert, bør man se flere parseller i prosjektet i sammenheng.

6.9 Nærmiljø/friluftsliv

Friluftsliv defineres her som opphold og fysisk aktivitet i friluft og fritid, med sikte på miljøforbedring, mosjon og naturopplevelser.

Friluftsliv i planområdet er mye knyttet til den spredte bebyggelsen i området, områdene langs elva brukes av sportsfiskere og området ellers som brukes til turer i skog og mark. Det drives også jakt i området.

Det antas at det som berøres av nytt terreng ikke er områder som har spesielt stor betydning i forhold til friluftaktiviteter.

6.10 Naturmangfold

Det er krav om utredning/vurdering av kunnskapsgrunnlag og konsekvenser i samsvar med et sett miljørettslige prinsipper for ivaretagelse av naturmiljø ved all utøving av offentlig myndighet i Naturmangfoldloven § 7, jf §§ 8 – 12. Utbedring vegen vil berøre naturareal og kommer inn under dette kravet.

§8 Kunnskap om naturmangfold i området

Informasjon om naturmangfold i området er basert på eksisterende informasjon hentet fra naturbase (Miljødirektoratet) og artskart (Artsdatabanken). Fylkesmannen er kontaktet for eventuell supplerende informasjon. Nordlandsatlas er sjekket for viltdata som er unntatt offentlighet. NGU sitt berggrunnskart og løsmassekart er også brukt for å identifisere potensielt interessante områder for naturmangfold. Miljøfaglig Utredning ved Geir Gaarder har befart (2012) strekninga mellom Svenningrud og Nordmannsbukta der vegen vil gå i urørt natur.

Ny vegtrase følger i store trekk dagens veg, men gjennomføring av planen vil gi inngrep i «jomfruelig» terreng flere steder, både for selve vegbygginga og for anleggsbelte og midlertidig deponi.

Kunnskapsgrunnlaget er vurdert som i hovedsak god langs traseen, mens det er noen områder hvor kjennskap til naturverdiene er mer usikre.

§ 9 Om føre-var-prinsippet

Med de klart dokumenterte verdiene knyttet til gammel barskog og funksjonsområder som hekkelokalitet eller spillplass for sårbare eller krevende arter av fugl (smålom, horndykker, storfugl, hønsehauk) er det viktig at det byggeplanen tilpasses disse verdiene. Det vil særlig gjelde vegens terrengtilpassing for viltkryssing, utforming av og avgrensing av deponi og sideareal til anleggsbelte.

Der vegen eller sideareal/anleggsbelte kan se ut til å være i konflikt med hensyn til naturmangfold er over åsen fra Svenningrud til Nordmannsbukta der vegen er tegnet inn med tosidig skjæring i profil 9400 – 10350. Dette kan tilpasses ved noe slakere skråning for å unngå barriereeffekt. Dette må veies opp mot hensyn til naturtype gammel barskog, spillplass for tiur og myrområder.

I tillegg vil vegen gå gjennom lokaliteten med sumpskog og kildeskog ved Båtskardvannet N. Dette gjelder profil 15200 – 15500. For øvrig er det noen arealer hvor naturverdiene må kartlegges noe bedre.

For å kunne ta tilstrekkelig hensyn i byggefasen legges det inn krav i reguleringsbestemmelsene om at Ytre miljøplan og Rigg- og marksikringsplan skal utformes særlig med hensyn til disse registrerte verdiene. Slike hensyn skal bakes inn i byggeplanen på bakgrunn av en supplerende kartlegging og vurdering av sårbare lokaliteter 2016. Med dette anser vi naturmangfoldlovens §9 som oppfylt.

§ 10 Samlet belastning på naturmangfoldet i planområdet

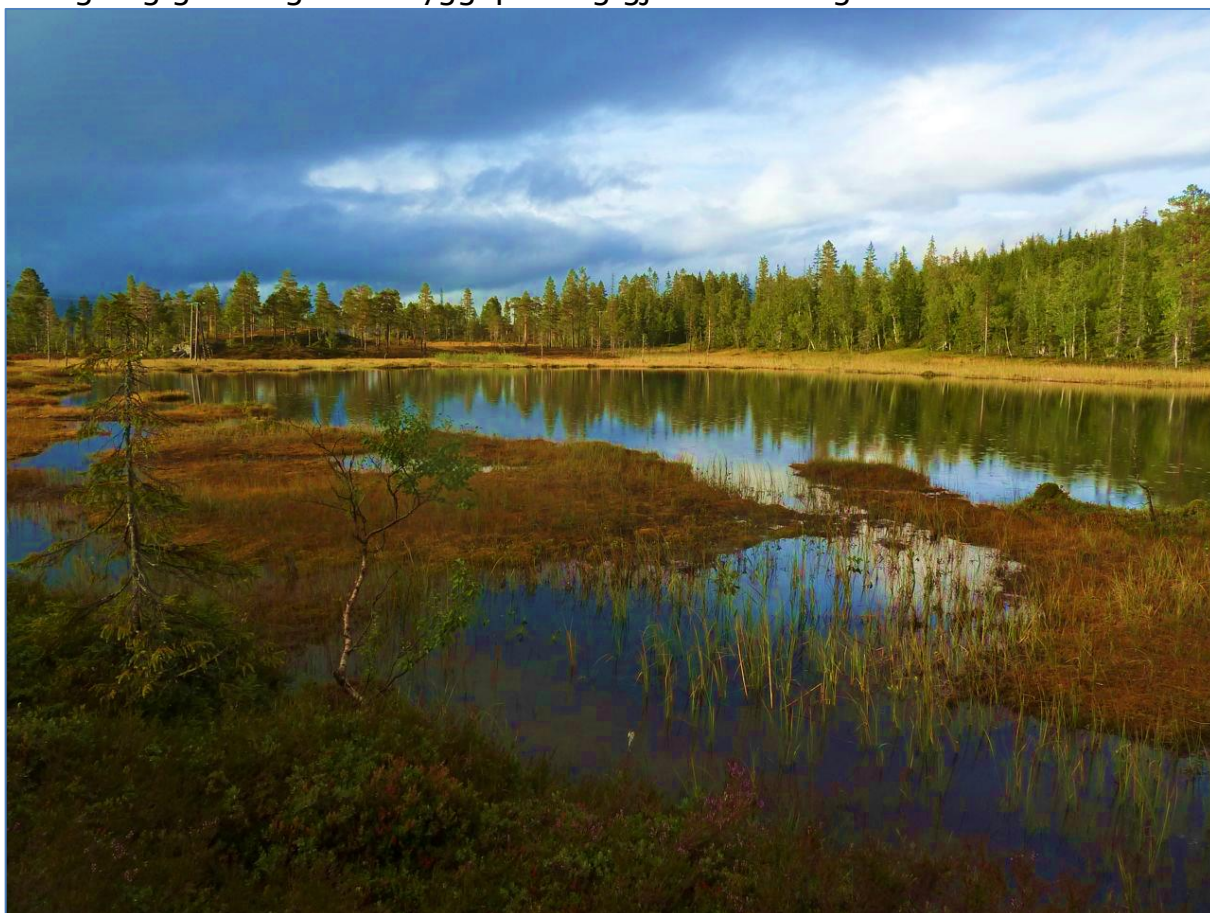
Ny E6 vil med tilpassinger og hensyn i Ytre miljøplan og Rigg- og marksikringsplan i liten grad føre til økt samlet belastning på naturverdiene i området. I hovedsak vil ny veg gå nært eksisterende veg og/eller jernbane.

§ 11 kostnader ved miljøforringelse

Tiltaket fører ikke til skade på naturmangfold av en slik karakter at kompensende tiltak eller kostnader ved miljøforringelse er aktuelt (nml § 10). Miljøforsvarlig teknikk og drift gjelder ikke minst anleggsfase og moment som skal sikre dette er skissert under avbøtende tiltak/innspill til Ytre Miljøplan (nml §12).

§ 12 om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

I tråd med vegvesenets retningslinjer vil det bli utarbeidet ytre miljøplan (og en rigg og marksikringsplan) hvor forebyggende eller avbøtende tiltak vil framgå og gi føringer for byggeplan og gjennomføring.



Intermediær myrtjønn med takrør ved Store Svenningvann øst. Biotop for våtmarksfugl.

6.11 Kulturmiljø

Det er ingen kjente kulturminner i planområdet, men skulle det dukke opp noe under gjennomføringen av anlegget vil kulturminnemyndighetene bli varslet.

6.12 Naturressurser

Jordbruk

I og med at det ikke finnes jordbruksareal av en viss bonitet langs vegstrekningen blir jordbruksinteresser ikke berørt av plantiltaket.

Skogbruk

Siden det bare finnes barskog av lav og middels bonitet vurderes plantiltaket å ikke ha vesentlige virkninger for skogbruk.

Reindrift

Den planlagte strekningen går gjennom Voengeln–Njaarke reinbeitedistrikt sitt område. Det har i forbindelse med regulering i 2013 vært gjennomført befaringer med reinbeitedistriktet sin leder Per Johan Westerfjell for påvisning av flyttleier for rein, og andre viktige områder for reindriften. Prosjekt vegpakke Helgeland har i forbindelse med revisjon av gjeldende planer hatt dialog med reindriftnæringen i desember 2015 for å oppdatere seg om reindriften. Statens vegvesen har en tett dialog med reindriftsutøverne for å komme frem til en gode løsninger i sammenheng med dette reguleringsarbeidet. Kartutsnittet under viser hvor flyttleiene for denne planstrekningen går. Det er 5 flyttleier som krysser E6 i området. Den ene flyttleia går til samlegjerdet som ligger like ved E6. Planområdet ligger innenfor høstbeiteområdet.



I gjennomføringen av anlegget er det en tett dialog mellom reinbeitedistriktet og byggherre. Dette for å unngå interessekonflikter med flytting mellom årstidsbeitene. Det er inngått en skriftlig avtale mellom SvV og reinbeitedistriktet for denne strekningen.

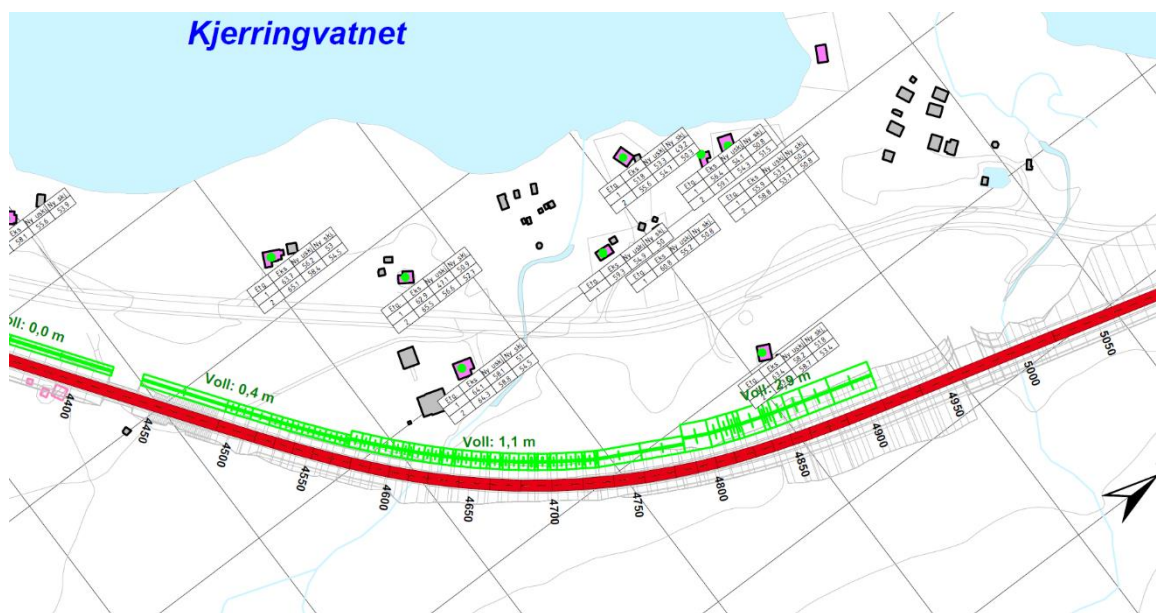
Drivverdige fjell- og løsmasseforekomster

Ingen kjente drivverdige fjell og løsmasseforekomster innenfor planområdet.

6.13 Støy

“Retningslinjer for behandling av støy i arealplaner, T-1442” kommer til anvendelse ved bygging av nye vegger. Det er gjennomført støyberegning for hele planstrekningen. Rapporten gjør rede for standardendringen som revisjon av reguleringsplanen medfører, dvs. tilrettelegging for skilting av 90 km/t på strekningen.

Det finnes få og spredt bebyggelse langs E6 mellom Lille Majavatn og Brenna. Hovedsakelig ligger det fritidsbebyggelse i nærheten av veien. Ifølge støyrapporten skal det vurderes lokale støytiltak for noen fritidsboliger.



Utsnitt støyrapport med effekt av støyvoll

6.14 Vannforskriften

Med tanke på hvordan tiltaket kan påvirke vannkvaliteten må en generelt skille mellom virkninger knyttet til anleggsfasen og permanente virkninger.

I anleggsfasen vil det foregå sprenging og partikler / næringsstoffer som slippes ut vil være en del av avrenning. Løsmasser og partikler fra vegfyllinger vil med tiden vaskes ut, men det legges opp til bruk av rene fyllingsmasser. Forurensninger kan videre oppstå i forbindelse med graving, masseforflytning, mellomlagring og deponering av masser. Søl av olje og drivstoff i forbindelse med anleggsmaskiner og vedlikehold av maskiner kan være en annen forurensningskilde.

Med tanke på ferdigstilt veganlegg finnes det forskjellige miljøgifter, dvs. tungmetaller, som kan knyttes til bruk av kjøretøy. Forurensningskilden er bremses, dekk, karosseri, forbrenning og oljeutslipp. En annen forurensningskilde er selve vegbelegget / asfalten. I områder der dagens

veglinje flyttes vil slike forurensninger følge etter. I nærføring til vann og vassdrag vil faren for å påvirke vanntilstanden være høyere, mens områder med torv, humusdekke og myr vil forhindre at partikler fra veg ledes direkte ut i vannet. Justert veglinje kommer ikke vesentlig nærmere vann og vassdrag enn dagens.

I driftsfasen vil avrenning av tungmetaller og partikler fra vegtrafikk være avhengig av flere faktorer, bl.a. tidspunkt og mengde av nedbør.

6.15 Massehåndtering og forurensning

Så langt det er mulig skal vegmasser fra dagens veg benyttes til bygging av ny veg.

6.16 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

Naturfare

Ras, skred

Det er sjekket NVE sitt aktsomhetskart om steinskred. Hele parsellen ligger utenfor områder med skredfare. Reguleringsområde kommer hverken i kontakt med utløsnings- eller utløpsområder for steinsprang.

Flom, erosjon, vann

NVE sitt aktsomhetskart for flom viser flere områder med fare for flom. Spesifikke flomsonevurderinger utarbeides nå av NVE for alle bruer og større bekker og vil bli lagt til grunn i det videre prosjekteringsarbeidet.

Et hovedfokus på denne strekningen er elver/bekker som krysser vegen og behovet for vannhåndteringen det medfører. Ny veg dimensjoneres for å tåle en 200-årsflom med en klimafaktor på 1,2 (predikert økning i nedbør på Helgeland er 20–40%). For bruene blir det gjennomført flomsonevurderinger (med klimafaktor på 1,2) før prosjektering og godkjenning i vegdirektoratet.

For å ivareta vannhåndtering på en god måte, og unngå at det bygges inn fremtidige vedlikeholdsproblemer planlegges ny veg primært bygd med åpne grøfter. Videre vil det bli stilt krav om at alle stikkrenner minimum skal ha

dimensjon Ø80cm. Nedbørsfeltet blir naturligvis beregnet før endelig dimensjon på stikkrenner/kulverter velges.

Klima

Vegvesenet er ikke kjent med at det er spesielt mye vind i området.

Menneske- og virksomhetsbasert fare

Planområdet er tilnærmet ubebygget, foruten spredt bebyggelse langs deler av strekningen. Det er ingen menneske- og virksomhetsbaserte farer innen planområdet.

Beredskap

Vegstenging kan være sannsynlig i kortere perioder i forbindelse med ulykker eller uvær. Det finnes ingen omkjøringsalternativer.

Trafikksikkerhet

Ny veg bygges med en standard og geometri som skal redusere risiko for trafikkulykker, som igjen vil bidra til å redusere skadeomfanget i de ulykker som skjer.

8 Gjennomføring av forslag til plan

Bygging av strekningen er godt i gang. Denne reguleringsplanen utarbeides for å oppnå H3 på hele strekningen, samt å fange opp ulikheter mellom det som ble regulert i 2016 og det som bygges.

9 Sammendrag av innspill

9.1 Innspill fra BaneNor

Viser til tidligere uttalelser til strekningen.

BaneNor henviser til regelverket for planlegging langs jernbanen. Det forventes at Statens vegvesen setter seg inn i disse dokumentene.

SVV har ivaretatt innspillet på følgende måte:

Statens vegvesen forholder seg i forbindelse med regulering til både egne håndbøker gjeldende regelverk som berører jernbanetekniske anlegg. Innspillet fra BaneNor vurderes som ivaretatt.

9.2 Innspill fra Direktoratet for mineralforvaltning

Viser til at Bane nor skal utvide sitt pukkuttak ved Sefrivatnet

SVV har ivaretatt innspillet på følgende måte:

Det nye planforslaget vil ikke komme i berøring med den planlagte utvidelsen av masseuttaket.

9.3 Innspill fra Fylkesmannen i Nordland

Fylkesmannen viser til tidligere innspill til plan vedtatt i 2016, samt at det er viktig at reindriftas interesser i området blir ivaretatt. De gjør oppmerksom på at det er flere flyttleier i området.

SVV har ivaretatt innspillet på følgende måte:

Det er en tett dialog for å involvere reindriften og ivareta reindriftsinteressene i området. Vegvesenet og berørt reinbeitedistrikt gjennomfører også egne særmøter for å sikre at reindriftnas behov blir ivaretatt gjennom byggefasen og permanent etter at ny E6 er bygd.

9.4 Innspill fra NVE

Viser til tidligere uttalelser til plan vedtatt i 2016 samt at det forutsettes at det tas hensyn til det varig verna vassdraget som Vefsna er, og at utfylling i vassdraget blir begrenset.

SVV har ivaretatt innspillet på følgende måte:

I nordenden av Sefrivatnet vil vegfyllingen nesten gå ut i vannkanten. Dette vil bli gjort på en hensynsfull måte og det vil bli tilrettelagt for ferdsel i vannkanten.

9.5 Innspill fra Statskog

Statskog har ingen spesielle innspill til varsel om planoppstart og viser til tidligere uttalelser til strekningen.

9.6 Innspill fra Arnt Fagerli

Forutsetter at adkomst til naust ved Sefrivatnet blir ivaretatt.

SVV har ivaretatt innspillet på følgende måte:

Adkomst til naust er ivaretatt i planforslaget.

9.7 Innspill fra hytteeier Litl- Majavassvegen 329

Er opptatt av adkomst til hytta blir ivaretatt. Har registrert at adkomstvegen til hytta har vært ødelagt under anleggsarbeidet.

SVV har ivaretatt innspillet på følgende måte:

Adkomst til hytte blir ivaretatt og ikke endret i forhold til gjeldende plan for strekningen

10 Vedlegg

1. Forslag til reguleringsbestemmelser
2. Forslag til plankart
3. Kart som viser endringer i forhold til gjeldende plan.

Planbestemmelser

§ 1 GENERELT

§ 1.0 Formål

Detaljregulering for E6 Lille Majavatn – Brenna skal legge til rette for bygging av ny E6, samt sikre fremtidig arealdisponeringen rundt ny E6.

§ 1.1 Planavgrensning

Det regulerte området er vist med plangrense på plankart, sist revidert mars 2018 i målestokk 1:2000. Planens avgrensning er fra Lille Majavatn til Brenna.

§ 1.2 Planområdets arealformål og hensynssoner

Området reguleres til følgende formål, jfr plan- og bygningsloven §§ 12-5 og 12-6:

§ 12-5 nr. 2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Veg o_SKV, f_SKV, SKV
- Annen veggrunn o_SVT
- Annen banegrunn – teknisk anlegg SBT

§ 12-5 nr. 5 Landbruks-, natur-, og friluftformål samt reindrift

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

§ 12-6 Områdebestemmelser

- Anlegg- og riggområde

§ 12-6 Faresone

- Høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler) – H370

§ 2 FELLESBESTEMMELSER

§ 2.0 Der ikke annet er vist i plankartet gjelder veglovens § 29 om byggegrensen 50 meter fra senterlinje riksveg. Forbudet gjelder ikke tekniske bygg i tilknytning til veganlegget.

§ 2.1 Kommer det fram gjenstander eller spor etter menneskelig aktivitet ved gravearbeid som omfattes av kulturminnelovgivningen skal arbeidet stanses og melding sendes Sametinget og Nordland fylkeskommune, kulturetaten.

§ 2.2 Anbefalingene i «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442(2012), tabell 3» skal overholdes så langt det er teknisk mulig og økonomisk forsvarlig etter kost/nytte-vurderinger(ambisjonsnivåmetoden).

Skjermingstiltak kan være voller, skjermer eller tiltak på fasaden slik at det oppnås tilfredsstillende støynivå på privat uteplass. Plassering og utstrekning av støyvoller/skermer framgår av plankartet. Behov for ytterligere vurderinger i byggeplanfasen (fasadetiltak, plassering av lokalt skjermet uteplass, etc) framgår av X-tegninger.

Før ny E6 kan tas i bruk skal støyskjerming være etablert.

§ 2.3 Veganlegget og de elementene som inngår skal gis en god terrengbehandling og utforming. Terrenginngrep i forbindelse med veganlegg skal skje mest mulig skånsomt og innordnes i øvrig landskap. Vegskjæringer og – fyllinger, rigg og deponi områder skal revegeteres og behandles på en tilfredsstillende måte.

Før arealer til veg, vegens sidearealer, rigg og deponi tas i bruk skal vekstmasser fra området avdekkes og mellomlagres.

Det skal utarbeides rigg- og marksikringsplan dersom deponiområder tas i bruk. Rigg- og marksikringsplanen skal sette en ytre grense for arbeidet, og

omfatte arealer midlertidig deponi, permanente deponi, rigg- og anleggsområde, samt hvordan ulike masser skal håndteres på en forsvarlig måte. Planen skal godkjennes av byggherre.

§ 3 SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

§ 3.1 Generelt

Formålet omfatter arealer til offentlig veg, vegkryss, stopplommer, grøft- og skråningsareal, rekkverk og andre anlegg som naturlig tilhører ny veg.

I gjennomføringsfasen tillates arealet benyttet til all virksomhet som er nødvendig for gjennomføring av veganlegget, herunder midlertidige bygninger og anlegg, lagring mm.

§ 3.1.1 Vegfyllinger skal slakes ut mot overflatedyrka mark

Vegfyllinger skal slakes ut til minimum 1:7, utenfor vegens sikkerhetssone, og revegeteres tilsvarende tilstøtende areal alle steder hvor det i dag er overflatedyrka mark. Unntaket er dersom geotekniske vurderingsrapporter (eksisterende og fremtidige) fraråder en slik utslaking.

De deler av eksisterende E6 som ikke tjener noe formål skal fjernes og området revegeteres til omkringliggende områder samtidig som veganlegget ferdigsstilles.

§ 3.1.2 Flyttleier for reindriffta

Alle steder reindriffta har flyttleier skal det søkes å etablere skråningshelning 1:4 eller slakere.

§ 3.1.3 Justeringer i byggeplanfase

Om det i byggeplanen skulle vise seg at det er formålstjenlig å gjøre endringer på vegen som går inn på formålet – annen veggrunn, vurderes dette ikke å være i strid med planen. Tilsvarende vurderes små justeringer av senterlinje og vegskulder ikke å være i strid med planen.

§ 3.2 Offentlige veger

§ 3.2.1 Offentlig veg o_SKV1

Formålet omfatter arealer til kjøreveg, vegkryss, avkjørsler, stopplasser, kulvert, bruer, grøft- og skråningsareal, bruer, rekkverk, støttemurer, støytiltak, bomstasjon og andre anlegg som naturlig tilhører ny veg. Hele eller deler av private veger kan også ligge innenfor området.

§ 3.2.2 Annen veggrunn o_SVT

Formålet omfatter arealer til grøft og skråningsareal, rekkverk, støttemurer, støytiltak, sikring av skjæringer, belysning og andre anlegg og inngrep som naturlig tilhører arealformålet veg.

Arealet kan benyttes som rigg og midlertidig deponiområde under anleggsperioden.

Vegbyggingsmaterialer kan hentes fra området. Etter endt anleggsperiode skal området opparbeides i tråd med vegvesenets håndbøker.

§ 3.4 Privat veg SKV1, SKV2, SKV3, SKV4, SKV5, SKV6 og SKV7

Adkomstveger vil bli opparbeidet som vist i plan og er regulert som privat veg. I tabellen i planbeskrivelsen vises det til profilnummer og hvilke gnr. som er tilknyttet til de respektive adkomstene.

§3.5 Felles privat veg f_SKV1, f_SKV2, f_SKV3, f_SKV6, f_SKV8, f_SKV10

Adkomstveger vil bli opparbeidet som vist i plan og er regulert som felles privat veg. I tabellen i planbeskrivelsen vises det til profilnummer og hvilke gnr. som er tilknyttet til de respektive adkomstene.

§ 3.6 Annen banegrunn SBT

Formålet omfatter areal som tilknyttes jernbanen og jernbanerelaterte arealfunksjoner.

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

§ 4.0 Generelt

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

§ 5 OMRÅDEBESTEMMELSER

Areal avsatt til anlegg- og riggområde kan benyttes som anleggsområde, riggområde, etc. i anleggsperioden.

Masser fra arbeidet med ny E6 kan deponeres midlertidig og permanent innenfor areal avsatt til midlertidig rigg- og anleggsområde.

§6 FARESONE

§ 6.0 Høyspenningsanlegg

Fareområdet omfatter området under og rundt eksisterende høyspentlinje. Området reguleres til faresone høyspenningsanlegg.



Statens vegvesen
Region nord
Ressursavdelingen
Postboks 1403 8002 BODØ
Tlf: (+47) 22073000
firmapost-nord@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen