



Statens vegvesen



REGULERINGSPLAN

Prosjekt: **Vegpakke Helgeland**

Parsell: **E6 Kappskarmo - Brattåsen**

Grane kommune

TEKNISKE DATA

Fra- til profil:	0 - 7300
Dimensjoneringsklasse:	S2
Fartsgrense:	80
Trafikkgrunnlag (ÅDT):	1450

Planforslag til politisk behandling

Region nord

Dato: November 2008

SAMMENDRAG

Med bakgrunn i vedtatt hovedplan fra 1994, Brenna - Brattåsen, har Statens vegvesen med hjemmel i plan- og bygningslovens § 9-4 utarbeidet forslag til reguleringsplan for e6 Kappskarmo - Brattåsen i Grane kommune. Planarbeidet er gjort etter avtale med og i samråd med kommunen.

Strekningen er på ca. 7.3 km hvor ca. 6 km er utenfor eksisterende veg (omlegging forbi Strendene). Prosjektet er en del av Helgelandspakken.

Dagens veg har dårlig bæreevne, liten vegbredde, dårlig kurvatur og få forbikjøringsstrekninger. Årsdøgntrafikken var i 2007 på 1450 kjt./døgn med en tungtrafikkandel på ca. 27 %.

Reguleringsplanen skal vise alle arealinngrep som er nødvendig for bygging av vegen.

Planområdet omfatter arealer til kjøreveg, bru, stopplass, grøfter, skjæringer og fyllinger, rigg- og deponiområder, private veger, fareområder, spesialområder og landbruksområder. Reguleringsplanen skal ta for seg arealbruken som ivaretar trafiksikkerhet og framkommelighet for planstrekningen og være grunnlag for eiendomserverv og byggeplanlegging.

Prosjektet er en del av Vegpakke Helgeland.

I forslag til Nasjonal transportplan 2010 – 2019 er det foreslått oppstart av strekningen Brenna – Brattåsen – Lien i første 4 års periode.

Reguleringsplanforslaget ligger ute til offentlig ettersyn i perioden 15.09.2008 til 15.10.2008.

Etter at Statens vegvesen har mottatt merknader til planen, vil reguleringsplanen oversendes til Grane kommune for endelig vedtak.

FORORD

Hva er en reguleringsplan

Formålet med en reguleringsplan er å fastsette mer i detalj hvordan arealet innenfor planavgrensningen skal utnyttes eller vernes. Reguleringsplan er også i mange tilfeller nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging, blant annet ved eventuell ekspropriasjon av grunn.

Reguleringsplanens innhold

En reguleringsplan omfatter ett eller flere kart med tilhørende bestemmelser. Planen kan inneholde ett eller flere hoved- og/eller underformål. Formålene kan beskrives hver for seg eller i kombinasjon. Kart og bestemmelser er juridisk bindende. I tillegg inneholder planen ofte en tekstlig planbeskrivelse.

I et tidsrom på 10 år fra planen er vedtatt er den grunnlag for ekspropriasjon uten ny behandling av ekspropriasjonsgrunnlaget.

Reguleringskartet er normalt tatt inn bakerst i planheftet. I tillegg lages et illustrasjonshäfte med supplerende tegninger.

Behandling av reguleringsplan

Normalt planlegger Statens vegvesen etter pbl 9-4 jf § 27. Dette gir Statens vegvesen mulighet til å gjennomføre alle ledd i planarbeidet fram til sluttbehandling i kommunestyret.

Ved oppstart av planarbeidet skal det varsles ved offentlig kunngjøring. Dette skal sikre at grunneiere, og andre berørte får anledning til å delta i planprosessen. Det utarbeides et planforslag som legges ut til offentlig ettersyn. Etter at fristen for merknader er ute gjennomføres en merknadsbehandling og eventuelle endringer av planen blir foretatt. Deretter sendes planen til kommunen for sluttbehandling. Det er kommunestyret som har myndighet til å vedta en reguleringsplan.

Noen av sektormyndighetene har innsigelsesrett mot planen. Dersom eventuelle innsigelser ikke blir tatt til følge, kan kommunen be om mekling hos fylkesmannen. Hvis mekling ikke fører fram skal planen sendes til Miljøverndepartementet for endelig godkjenning. Departementet kan avgjøre om innsigelsene skal tas til følge og kan i så fall gjøre de endringer i planen som kreves.

Kommunen kunngjør planvedtaket.

Klage på vedtatt reguleringsplan

Vedtaket om reguleringsplan kan påklages til Miljøverndepartementet etter pbl § 27-3 jf §15. Avgjørelsesretten i klagesaker er delegert fra departementet til fylkesmannen.

INNHold

1.0 INNLEDNING	4
1.1 Reguleringsplanprosessen og reguleringsplanens innhold	5
1.2 Planområde	6
1.3 Problemstilling	9
1.4 Formål med planen	9
1.5 Forhold til andre planer	10
2.0 DAGENS SITUASJON.....	10
2.1 Trafikkforhold	10
3.0 PLANBESKRIVELSE.....	11
3.1 Standardvalg	11
3.2 Bruer/konstruksjoner	12
3.3 Massedeponi/riggområder.....	12
3.4 Geoteknisk/geologisk forhold	14
3.4.1 Geoteknikk.....	14
3.4.2 Geologi.....	14
3.5 Støyvurdering	15
3.5.1 Bakgrunn	15
3.5.2 Støyberegning med kommentarer	15
3.5.3 Konklusjon.....	15
3.6 Landskap.....	16
3.7 Natur	17
3.8 Friluftsliv	19
3.9 Landbruk	19
3.10 Kulturminner.....	20
3.11 Reindrift.....	22
3.12 Omklassifisering.....	22
4.0 HELSE, MILJØ OG SIKKERHET (HMS) OG YTRE MILJØ	22
5.0 VURDERING AV RISIKO OG SÅRBARHET	23
6.0 GRUNNERVERV.....	27
6.1 Grunneierliste.....	28

REGULERINGSBESTEMMELSER**PLANKART**

OVERSIKTSKART – M 1:10000
 REGULERINGSPLAN - M 1:2000

1.0 INNLEDNING

1.1 Reguleringsplanprosessen og reguleringsplanens innhold

Reguleringsplanen er utarbeidet av Statens vegvesen med hjemmel i plan- og bygningslovens § 9-4, og etter avtale med Grane kommune. Statens vegvesen vil være ansvarlig for saksbehandling av planen fram til oversendelse til Grane kommune for vedtak.

Oppstart av planarbeidet ble i henhold til plan- og bygningslovens § 27-1 kunngjort i lokalavisene Helgeland Arbeiderblad og Namdalsavisa i august 2007.

Åpent informasjonsmøte ble holdt 31. oktober 2007 i Folkets hus i Svenningdal.

Utlekking av planforslaget til offentlig ettersyn blir kunngjort i lokalavisen og på nettsidene til Statens vegvesen og Grane kommune. Grunneiere og rettighetshavere vil så langt vi har oversikt, få skriftlig melding om dette. Planforslaget blir samtidig sendt på høring til offentlige instanser.

Planforslaget legges ut til offentlig ettersyn i tiden 15.09.2008 - 15.10.2008 på følgende steder:

- Grane kommune, rådhuset, Trofors
- Statens vegvesen, Region nord, Mathias Bruns gt 12, Mosjøen
- Internett: www.vegvesen.no

Eventuelle merknader til planforslaget sendes til Statens vegvesen, som foretar saksbehandling av alle innkomne merknader. Merknadsbehandling og endelig reguleringsplanforslag oversendes deretter Grane kommune for formell behandling og endelig reguleringsvedtak.

Kommunenes vedtak kan påklages.

Spørsmål om planforslaget kan rettes til Statens vegvesen region nord ved:

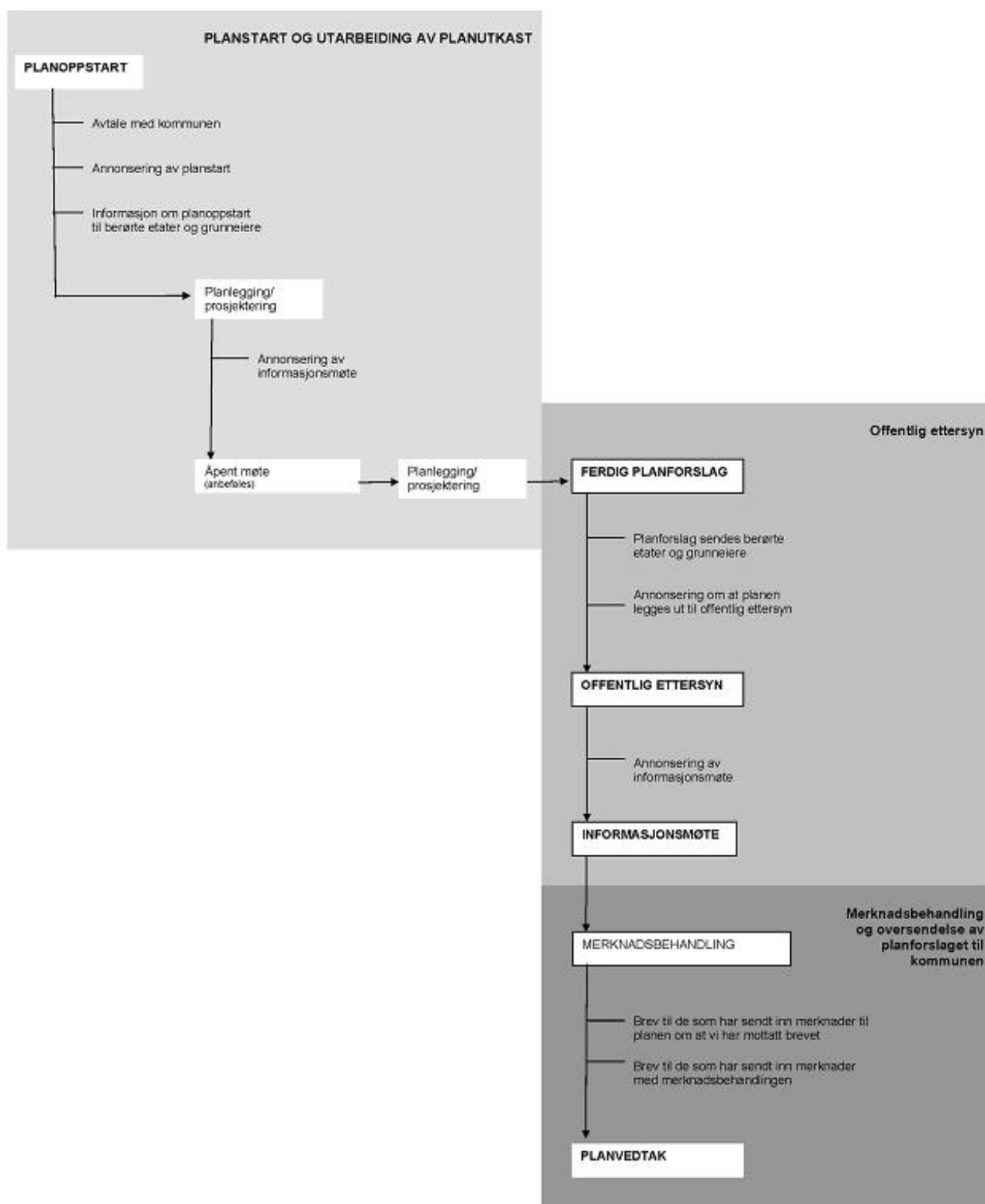
May Brith Holand, tlf. 75 11 34 47, e-post: may.holand@vegvesen.no

Eventuelle uttalelser til planforslaget bør være skriftlige og sendes til:

Statens vegvesen Region nord
Dreyfushammarn 31

8002 BODØ

Frist for å komme med merknader er satt til 15. oktober 2008.



Figur 1: Skjematisk framstilling av planprosessen

Reguleringsplanforslaget består av følgende deler:

- Teksthefte i A 4 format med kartdel inneholder:
Planbeskrivelse med reguleringsbestemmelser.
Oversiktstegning, B001 – B002
Reguleringsplantegninger R001-R010.
- Illustrasjonshefte i A 3 format inneholder:
Innholdsfortegnelse
Oversiktstegning, B001 – B002
Plan- og lengdeprofiler tegninger, C001- C010 .
Normalprofiler, F001 – F002
Støysonekart X001 – X010

Planarbeidet har vært organisert som følger:

Prosjektansvarlig: Anne-Lise Sæther – Prosjektleder Vegpakke Helgeland
Prosjektleder: May Brith Holand – Vegpakke Helgeland

Prosjektgruppe:

Tone Larsen – kontaktperson Grane kommune
Jan Helge Ottermo - plan- og byggherre/Helgeland distrikt
Arild Sivertsen – ressursavdelingen/erverv og eiendom
Jørgen Knain – ressursavdelingen/plan og prosjektering

Arbeidsgruppe:

Finn Erik Rostad – ressursavdelingen/bru og tunnel/elektro
Anders Aal – ressursavdelingen/geo- og laboratorium
Per Otto Aursand - ressursavdelingen/geo- og laboratorium
Guttorm Flaathe - ressursavdelingen/geo- og laboratorium

1.2 Planområde

Planprosjektet ligger på E6, hovedparsell 01, Nord-Trøndelag grense/Smalåsen – Båfjellmo nord.

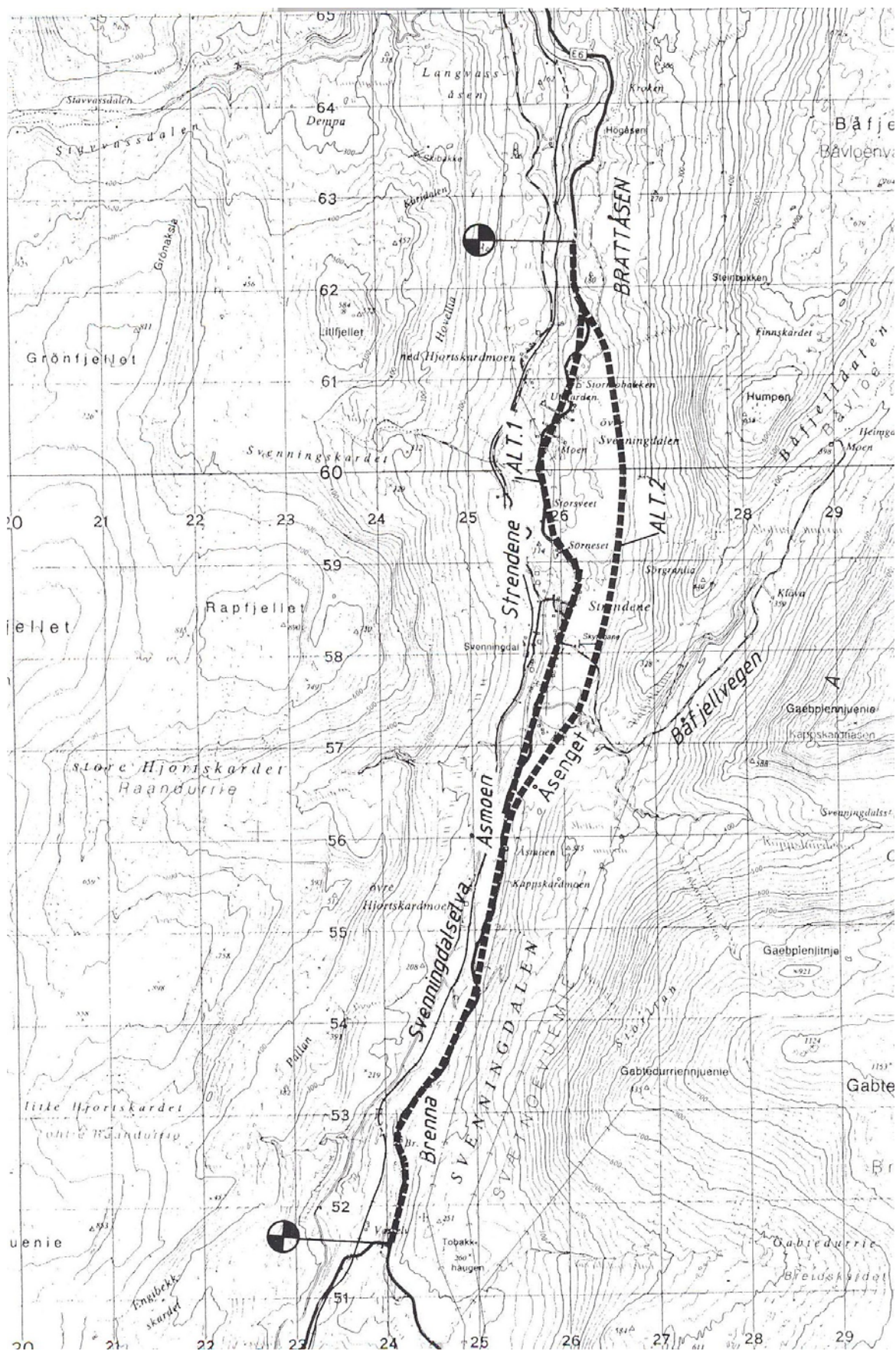
Planarbeidet starter ved Kappskarmo der vedtatt reguleringsplan for Brenna - Kappskarmo avslutter (ca. km. 40.5).

Planen avsluttes ved Brattåsen ved ca. km. 48.07, som også er starten for kommunedelplanen E6 Brattåsen – Lien.

Planområdet følger alternativ 2 i gammel vedtatt hovedplan fra 1994, som er en omlegging øst for dagens E6.



Figur 2: Kart over planstrekningen



Figur 3: Kart fra hovedplan 1994, alt 2 ble vedtatt

1.3 Problemstilling

Veien er smal, den har liten bæreevne og går gjennom en del randbebyggelse. Vegen har delvis nærføring til Svenningdalselva som er vernet vassdrag. Det er to smale bruer på strekningen hvor det ikke er plass for to store biler å møtes. Mesteparten av horisontal- og vertikalkurvaturen har for krappe kurver. Flere atkomster er uoversiktlig. Mye av denne problematikken løses ved å legge om vegen øst for eksisterende som er i tråd med gammel Hovedplan fra 1994.

1.4 Formål med planen

Med bakgrunn i vedtatt hovedplan fra 1994, Brenna - Brattåsen, har Statens vegvesen med hjemmel i plan- og bygningslovens § 9-4 utarbeidet forslag til reguleringsplan for e6 Kappskarmo - Brattåsen i Grane kommune. Planarbeidet er gjort etter avtale med og i samråd med kommunen.

Strekningen er på ca. 7.3 km hvor ca. 6 km er utenfor eksisterende veg (omlegging forbi Strendene). Prosjektet er en del av Helgelandspakken.

Dagens veg har dårlig bæreevne, liten vegbredde, dårlig kurvatur og få forbikjøringsstrekninger. Årsdøgntrafikken var i 2007 på 1450 kjt./døgn. Tungtrafikkandelen er ca. 27 %.

Prosjektet er en del av Vegpakke Helgeland.

I forslag til Nasjonal transportplan 2010 – 2019 er det foreslått oppstart av strekningen Brenna – Brattåsen – Lien i første 4 års periode.

Formålet med planen er å legge til rette for bygging av ny riksveg. Planen skal vise alle arealinngrep som vil være nødvendige i forbindelse med bygging av vegen, og skal avklare framtidig arealbruk i planområdet.

Tiltaket skal bidra til å skaffe Helgeland et bedre hovedvegnett gjennom å bygge ny E6 mellom Kappskarmo og Brattåsen.

Dette skal bedre framkommeligheten og trafiksikkerheten ved at man:

- reduserer transportkostnadene for næringslivet
- bedrer bo- og leveforholdene for beboere i området
- reduserer antall ulykker for alle trafikantgrupper

Planen skal også vise hvilke tiltak som skal gjennomføres for bøte på negative effekter av vegbyggingen, f.eks redusere ulemper for elgens trekkrute, etterbehandling av terrenget m.m.

Reguleringsplankart m/reguleringsbestemmelser vil være juridisk bindende i forhold til hvilke tiltak Statens vegvesen kan gjennomføre i forbindelse med vegbyggingen. Vedtatt reguleringsplan gir også hjemmel for å erverve nødvendig grunn for gjennomføring av tiltaket.

Gjennom en reguleringsplanprosess i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser skal en også sikre seg at alle grunneiere og berørte instanser har mulighet til å ivareta sine egne interesser gjennom informasjon og medvirkning.

1.5 Forhold til andre planer

Reguleringsplanen for utbedring av strekningen Brenna - Kappskarmo lages med bakgrunn i vedtatt hovedplan fra 1994, Brenna – Brattåsen. Hovedplanen ble vedtatt i Vegdirektoratet 21. april 1994.

I kommunens arealplan, vedtatt 14.05. 2003 er det avsatt korridor for fremtidig vei fra Kappskarmoen til like nord for Budalsbekken. Reguleringsplanen følger i hovedsak denne korridor som ligger øst for dagens e6. Omkringliggende areal ligger innen for landbruks-, natur og friluftsområder (LNF). Lengst sør går traseen gjennom området hvor spredt utbygging kan finnes sted. Resterende trase ligger i område, som har streng sone, hvor det ikke skal tillates fradelinger eller utbygging.

Langs dagens trase har Grane kommune bebyggelsesplan for Svenningdal camping, vedtatt 13.02.2001 og tomteplan for Kvilarmoen boligfelt fra 18.8.1988.

Reguleringsplan E6 Brenna – Kappskarmo ble vedtatt i kommunestyret 7. mars 2007 og grenser inntil denne reguleringsplanen i sør.

I nord er det påbegynt arbeid med kommunedelplan for E6 Brattåsen – Lien. Denne forventes godkjent innen desember 2009.

2.0 DAGENS SITUASJON

2.1 Trafikkforhold

Årsdøgnetrafikken for 2008 er på ca. 1450 biler i døgnet, i snitt på strekningen. Det er 27 % tungtrafikkandel. Årsvariasjon for trafikken på strekningen følger normalmønster for hovedveg. Dette gir en stor økning på sommertrafikken i forhold til gjennomsnittstrafikken. Sommerdøgnetrafikken er på ca. 2400 biler i døgnet. Det forventes en trafikkøkning til 1650 biler innen år 2030, som regnes som dimensjonerings år.

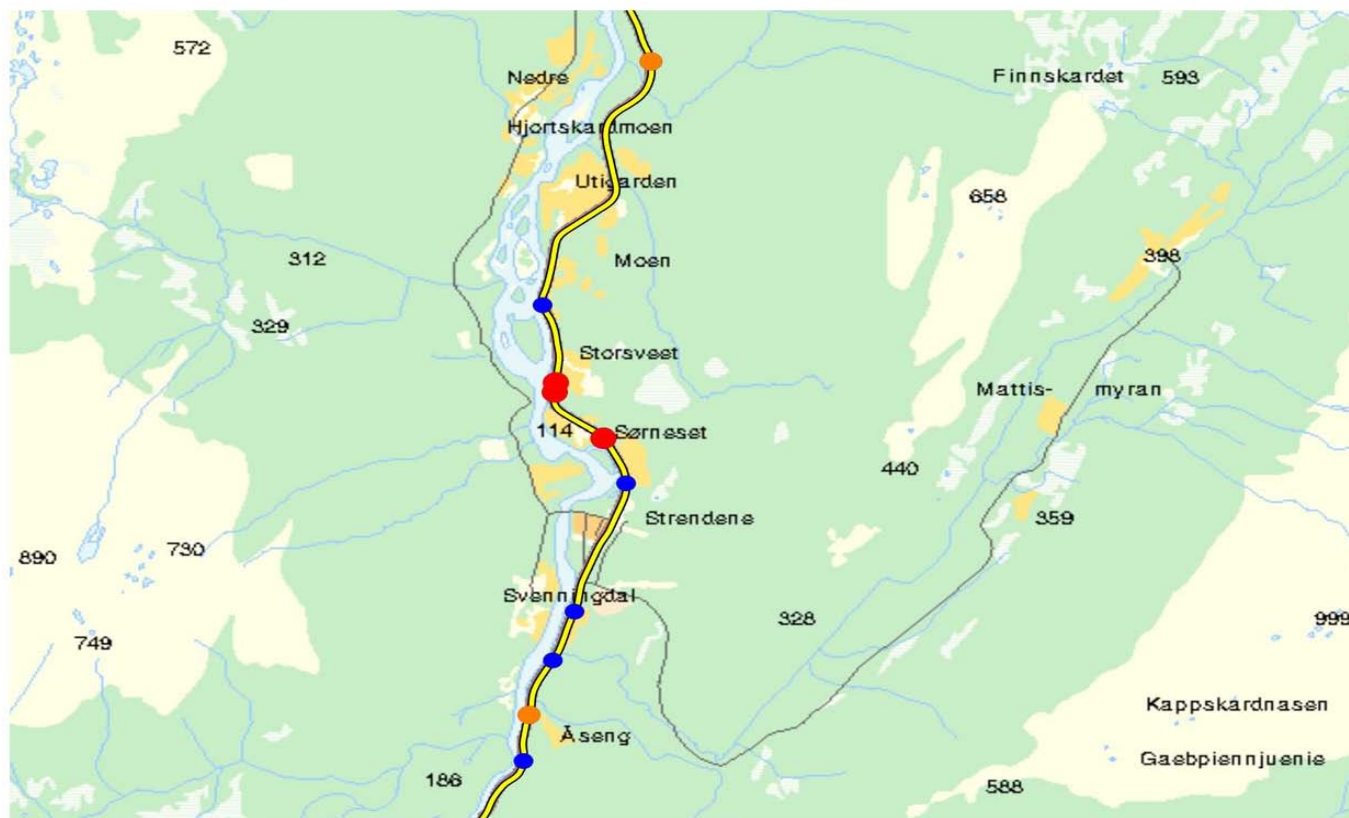
Fartsgrensen på strekningen varierer. På den første delen av strekningen er grensen 70 km/t, men reduseres til 60 km/t forbi Strenden og helt i slutten er fartsgrensen 80 km/t.

De registrerte ulykkene på eksisterende veg i perioden fra 1980 fram til i dag er vist i tabellen og kartet nedenfor.

Tidsperiode	Drept	Meget alvorlig skadd	Alvorlig skadd
1980 - 1990	1		3
1990 - 2000	2	1	1
2000 -			1

Figur 4: Tabell over registrerte ulykker

Kappskarmo - Brattåsen i Grane kommune Dato: 03/09 2007 kl: 14:48



Målestokk 1:22668

Trafikkulykke:
 ● Alvorlig skadd
 ● Meget alvorlig skadd
 ● Drept

Figur 5: Kart over registrerte ulykker

3.0 PLANBESKRIVELSE

3.1 Standardvalg

Ny riksveg er ut fra vegnormalene definert som stamveg i spredt bebyggelse og har standardklasse som stamveg S2 med årsdøgnetrafikk innenfor området på 0 – 4000 biler i døgnet. Dette gir en vegbredde 8.5 m.

Vegen planlegges for fartsgrense 80 km/t og 10 tonns helårs bæreevne.

De viktigste geometriske parametre som er benyttet i planen er:

- Minste horisontalradius R_h : 550 m
- Minste vertikalradius i høgbrekk: 5000 m
- Minste vertikalradius i lavbrekk: 6000 m
- Maksimal stigning: 4 %.

Vegstandard:

Strekningen E6 Kappskarmo - Brattåsen skal bygges med denne vegstandarden:

Vegbredde 8,5 m som gir:

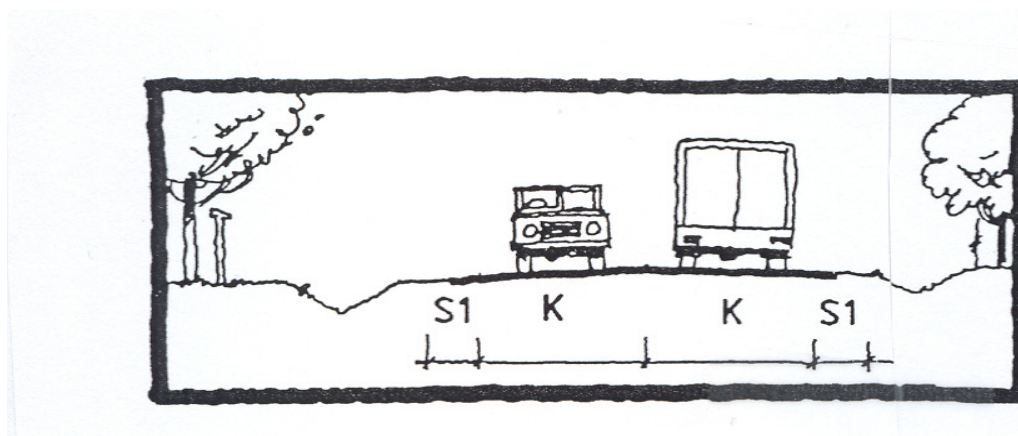
Kjørebanebredde 2 x 3.25 m

Skulderbredde 2 x 1 m.

I tillegg kommer rekkverksrom og breddeutvidelse i kurver på de steder hvor dette er nødvendig i henhold til vegnormalene.

Det er foreslått to nye vegkryss i planen. Begge er forbindelse mellom planlagt og eksisterende E6. Dette er av typen fullkanalisert T-kryss. Det er lagt vekt på å plassere krysset slik at det er godt synlig og oversiktlig.

I sør er tilknytningsvegen lagt langs eksisterende veg til Båfjellet. I nord er tilknytningsvegen lagt ved Budalsbekken. Avkjørselen til Båfjellet dimensjoneres som avkjørsel til mindre boligområder. Avkjørsler som skal bygges er vist med pil i kartdelen. På denne planen er det bare innregulert en avkjørsel.



Figur 6: Tverrprofil for ny riksveg. K = Kjørefelt, S = skulder

3.2 Bruer/konstruksjoner

Det er planlagt to nye bruer. En over Kappskarelva ved ca. profil 1352 -1383 og en over Båfjellelva ved ca. profil 1760 - 1820. Lengdene på bruene vil bli henholdsvis 31 m og 60 m.

I forbindelse med veg- brubygging ved Båfjeldselva må det muligens utføres noe elveforebygning, Dette er regulert som "Andre områder for anlegg i vassdrag eller sjø".

Det er planlagt en undergang for krysning under e6. Den er ved ca. profil 5550 og er av hensyn til skogsdrift, landbruk og tilrettelegge for friluftsliv i området. Den planlegges med dimensjoner på 4.0 * 4.6 m (B*H). Eventuelle endringer i dimensjoner kan forekomme ved neste plannivå (byggeplan).

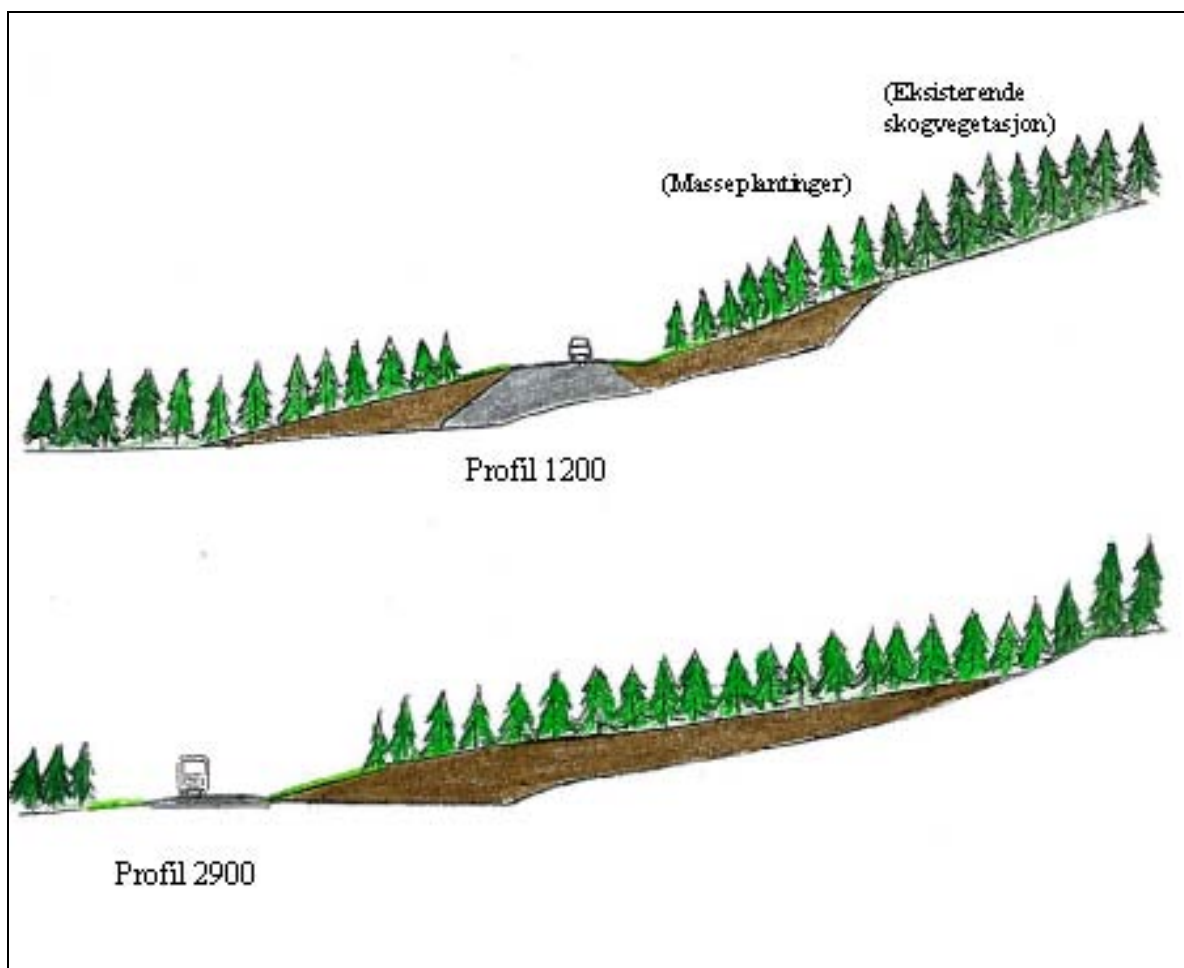
3.3 Massedeponi/riggområder

Rigging og midlertidig deponering av overskuddsmasser og vekstmasser kan anordnes innenfor områder regulert til offentlig trafikkområde, og i egne

spesialområder. Terrengforming utover normal vegfylling er et aktuelt tiltak for permanent deponering av overskuddsmasser, og det er også sannsynlig at det vil kunne bli et masseoverskudd i prosjektet. Det er derfor avsatt lokaliteter langs veglinjen som muliggjør lokal deponering av eventuelle overskuddsmasser. Mer detaljerte planer for utforming av massedeponier må utarbeides i byggeplanfasen. I slike planer skal det inngå blant annet koteplan tilpasset det volum man antar skal deponeres, plan for oppfylling, istandsetting og revegetering.

Det er ennå uklart hvor mye masser som må deponeres endelig, men målsettingen skal være å få til en god landskapsmessig løsning uansett mengde deponert masse. Etter at anleggsarbeidene er avsluttet er det viktig å etablere vegetasjon så raskt som mulig. Mest mulig toppjord/frøbankjord (de øverste 10-30 cm) sjaktes av og lagres midlertidig i ranker langs veganlegget eller i riggområder/andre områder som er aktuelle for mellomlagring. Frøbankjorda inneholder frø, plante- og rotdele. Ved utlegging vil disse massene spire og man får tilbake den typen vegetasjon som er vanlig i området. Masseplantning av skogplanter etter gjennomført deponering skal vurderes.

I riggområder skal det avsettes vegetasjonsbelter der dette anses nødvendig, hvor eksisterende markoverflate og vegetasjon beholdes urørt. Bakgrunnen for å anlegge slike belter vil kunne være estetiske hensyn (skjerme inngrepet), men også for å filtrere finstoffer ved avrenning.



Figur 7: Illustrasjon på hvordan permanent massedeponering kan utføres langs vegen.

3.4 Geotekniske- og geologiske forhold

3.4.1 Geoteknikk

Det kvartærgeologiske kartet viser at løsmassene omkring den prosjekterte trasè i hovedsak er fra breelvavsetning (glasifluvial avsetning).

Løsmassene er dermed avsatt av strømmende smeltevann fra isbreer. De kjennetegnes ved at materialet er lagdelt og sortert etter kornstørrelser.

Sand og grus er oftest de dominerende kornstørrelser. Stein og grus er som regel rundet.

Det er utført grunnundersøkelser i følgende områder:

1. Skjæringsområdet profil 650 – profil 1050
Løsmasseoverdekning på 2-3 meter.
2. Bruområdet Kappskarelva profil 1350 – profil 1400
Løsmassene har meget stor lagringsfasthet. Berg påtruffet omkring 4 meter under terreng.
3. Ved profil 1600
Løsmassene har meget stor lagringsfasthet. Berg ikke påtruffet.
4. Bruområdet Båfjellelva profil 1780 – profil 1830
Løsmassene har meget stor lagringsfasthet på søndre elvebredde hvor berg er påtruffet omkring 5.5 meter under terreng.
På nordre elvebredde er lagringsfastheten mer variert og berg er påtruffet omkring 12 meter under terreng.
5. Området for undergang ved ca. profil 2300 – profil 2330
Berg er ikke påtruffet og lagringsfastheten er gjennomgående meget stor.
6. Fyllingsområde profil 3300 – profil 3350
Berg er ikke påtruffet og lagringsfastheten er gjennomgående meget stor.
Torvdybder i fyllingsfot er registrert til ca.0.5 meter.
7. Kulvertområde profil 5550.
Berg er påtruffet 2.23 meter under terreng.

Grunnforholdene i linjen er, etter befaring og sonderinger, vurdert til ikke å være problematiske for gjennomføringen av prosjektet.

3.4.2 Geologi

Ved bygging av ny veg vil det bli flere, samt høyere fjellskjæringer langs traseen.

De nye fjellskjæringene langs traseen forventes ikke å by på omfattende problemer stabilitets- og drivemessig. De største fjellskjæringer planlegges på de første 1050 meter av traseen og de siste 1000 meter av traseen.

I de første 1050 m lengst sør i traseen blir det hovedsakelig dobbeltsidig skjæring. Skjæringen blir høyest på høyre side og her varierer den mellom 0 – 14 meter. På venstre side varierer skjæringshøyden mellom 0 – 7 meter.

I de siste 1000 m lengst nord i traseen blir det enkeltsidig fjellskjæring på høyre side. Fjellskjæringen er ikke sammenhengende. Skjæringshøyden varierer mellom 0 – 23 meter.

Berggrunnen domineres langs traseen av lys grå urein kalkspatmarmor, stedvis med granittslirer/granittiske ganger. Kalkspatmarmoren har i varierende grad vært utsatt for foldeprosesser. Innslag av glimmerskifer og større forekomster av granitt er ikke kartlagt, men kan ikke utelukkes.

3.5 Støyvurdering

3.5.1 Bakgrunn

Ved planlegging og behandling av enkeltsaker etter plan- og bygningsloven skal *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442)* legges til grunn. Det presiseres at retningslinjen ikke er å anse som absolutte og rettslig bindende krav, men veiledende planleggingsmål som så langt som mulig skal søkes tilfredsstillt ved all planlegging etter Plan- og bygningsloven.

Statens vegvesen har i tillegg målsetning om at behandling av støy i arealplanlegging utført av etaten skal være forutsigbar, rettferdig og ha høy faglig kvalitet.

Støyberegning, som gir grunnlag for støyvurdering, er gjort på grunnlag av trafikkberegninger, digital terrengmodell og EDB-programmet NovaPoint Støy. Inngangsdata er presentert i vedlegg 1.

3.5.2 Støyberegninger med kommentarer

Det er utarbeidet støysonekart for hele strekningen. Støysonekartene viser hvordan støyen brer seg utover terrenget fra vegen. Beregningspunktet er 4 m over terreng. Beregningsresultatene er vist på X-tegningene i tegningsheftet.

3.5.3 Konklusjon

Det er ingen boliger/fritidshus som er støyutsatt

<<Kommunene bør så langt det er mulig ikke tillate etablering av ny støyende virksomhet som medfører at eksisterende bygninger blir utsatt for støynivåer som overskrider de anbefalte grenseverdiene i tabell 2. Det samme gjelder for vesentlige endringer eller utvidelser av støyende virksomhet, som øker støynivåene merkbart (>3 dB) for eksisterende bygning med støyfølsomt bruksformål.>>

[Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442]

Statens vegvesen har beregnet at ingen boliger ligger innenfor området som har høyere grenseverdier enn hva som er anbefalt i retningslinjen.

3.6 Landskap

Planområdet ligger i landskapsregion 33 (innlandsbygdene i Nordland), en region hvor skogdominerte dallandskap med klart markerte landskapsrom er blant de karakteristiske trekkene. Dalføret som planområdet ligger i er forøvrig nord-sydlig orientert, med Svenningsdalselva som en viktig landskapslinje.

Det meste av den nye vegtraseen kommer ikke til å følge dagens E6, men vil gå gjennom skogsområder hvor det blir forholdsvis lite konflikter med bebyggelse, annen infrastruktur og andre tekniske innretninger. Landskapsfaglige utfordringer vil spesielt være knyttet til deponering av overskuddsmasser og tilpasning av skjæringer og fyllinger.

Avbøtende tiltak:

For best mulig overgang til vegens sideterreng bør skråninger slakes ut der terrenget ligger til rette for det, slik at bruk av rekkverk minimeres. Terrengforming utover normal vegfylling kan være aktuelt tiltak for å tilpasse vegen best mulig i landskapet. Der det er vanskelig å gjennomføre slake skråninger, brukes brattere skråninger og eventuelt rekkverk. Bruk av murer kan stedvis være aktuelt for å begrense inngrep eller for å unngå ras ut i vegbanen.

Det skal etterstrebes å gi skjæringer og fyllinger en utforming og overflate som demper den visuelle effekten av disse så mye som mulig. Skråninger bør av hensyn til revegeteringsprosesser som hovedregel ikke være brattere enn 1:2 etter at bakkeplanering/ utlegging av vekstmasser er utført. På gamle vegsløyfer som ikke skal benyttes lenger er det planlagt å fjerne vegdekket og tilbakeføre arealet til landbruksareal.

Både enkelttrær, treklynger og skogsområder er med på å gi variasjoner i landskapsbildet og kan bidra til positive reiseopplevelser. Som del av byggeplanen er det planlagt å utarbeide en detaljert marksikringsplan for å sikre at verdifull vegetasjon og terrengformer kan tas vare på. Utbygging skal ellers skje mest mulig skånsomt for å bevare eksisterende vegetasjon i størst mulig grad, men uttak av vegetasjon vil likevel kunne være aktuelt der det er ønskelig med et mer åpent vegetasjonspreg.

Et åpent vegetasjonspreg langs vegen er spesielt aktuelt som avbøtende tiltak mellom ca profil 2500-4500, hvor ny veglinje vil tangere et langsgående vilttrekk for elg. Trafikkmengdene i området er for lave til at viltgjerde anses som aktuelt, men et åpent vegetasjonspreg i sammenheng med slakt sideterreng vil kunne gi gode siktforhold langs vegen som bidrar til å minimere faren for elgpåkjørsler.

I forhold til reetablering av vegetasjon er naturlig revegetering aktuelt i skogsområder, mens det over dyrka mark vurderes stedvis tilsåing.

Ved kryssing av vassdrag skal det i størst mulig grad bevares en buffersone av urørt terreng mellom vassdrag og veganlegg/konstruksjoner. Direkte nærføring til vann og vassdrag unngås hvis mulig, det samme gjelder direkte utfylling i vann og vassdrag. Alle bekker/elver som berøres i planområdet er planlagt å sikres fortsatt løp.



figur 8: Planlagt krysningspunkt for bru over Båfjellelva.

3.7 Natur

Planområdet ligger i et felt med skiftende berggrunnsforhold og stedvis tykke løsmasseavsetninger, mens det vegetasjonsmessig ligger i mellomboreal vegetasjonssone hvor barskog dominerer (hovedsakelig gran). Området er preget av ulike typer kulturpåvirkning, ikke minst fra moderne bestandsskogbruk. Det meste av arealet består av ganske ensaldret ungskog, mens det bare er mindre rester igjen av eldre naturskog (for eksempel nær Åseng og i lia øst for Strendene).

I forbindelse med reguleringsplanprosessen har ekstern konsulent utført en naturtypekartlegging i planområdet. I den forbindelse ble det funnet fem nye naturtypelokaliteter:

1) Bekkekløft ved Brattåsen. Lokaliteten ligger rett på oversiden av planlagt veglinje i ca. profil 6650-6700, og er verdsatt som viktig (kategori B). Lokaliteten inneholder blant annet frodig høgstaudevegetasjon, spredte grantrær og enkelte rødlistede arter i lavere kategorier. Lokaliteten berøres direkte av ny vegfylling, og Vegvesenet er blitt anbefalt å unngå fysiske inngrep og hogst i kløfta. Vegvesenet har etter påtrykk fra Fylkesmannen justert vegtraseen lenger vekk fra lokaliteten enn forlaget som lå ute til offentlig ettersyn.

2) Meandrerende elveparti ved Budalsbekken. Lokaliteten ligger på nedsiden av eksisterende E6, og er rangert med verdi lokalt viktig (kategori C). Lokaliteten påvirkes forholdsvis lite av ny veglinje, bortsett fra der man får en tilkopling til eksisterende E6. Som avbøtende tiltak er det planlagt å unngå direkte utfylling i Budalsbekken, forurensning av bekken og avskjæring av vannføringen.

3) Rik skog-/krattbevokst myr og kildebekk, Svenningdal øst. Lokaliteten er gitt verdi lokalt viktig (kategori C), og kommer i nærføring med ny vegfylling mellom ca profil 3200 og 3350. Vegvesenet er blitt anbefalt å unngå fysiske inngrep som grøfting og kjøreskader på og inntil myra, i tillegg til å unngå forurensning av bekken og vesentlig økning i massetilførsel. Vegvesenet ønsker imidlertid å unngå bruk av rekkverk på den aktuelle strekningen, og går inn for utfylling som vist i plantegningene. Staten planlegger å sikre at bekken gis fortsatt løp i området, ved plastring av nytt bekkeløp i foten av vegfylling.

4) Gråor-heggeskog og flommarksskog, nedre del av Båfjellelva. Lokaliteten ligger langs Båfjellelva omtrent ved profil 1800, og består av frodig flommarkspreget lauvskog langs elva, med høgstaudepreg mye gråor, og forekomst av en sårbar lavart. Lokaliteten er verdsatt som viktig (kategori B). Vegvesenet er blitt anbefalt å unngå alle former for fysiske inngrep og hogst i og inntil lokaliteten i framtida, samt å etablere ei buffersone med bredde på minst 10 meter rundt som heller ikke blir hogd, samt ei ny buffersone utenfor der igjen på 20-30 meter der bare gjennomhogst blir benyttet. Vegvesenet skal ikke gjøre inngrep i selve lokaliteten, etter påtrykk fra Fylkesmannen er reguleringsgrensen utvidet til å omfatte naturvernområde.

5) Kalkskog, nær gardsbruket Åseng. Lokaliteten er kalkskog, der vegetasjonstypen primært er høgstaudegranskog med lågurtinnslag. På noen lave bergvegger opptrer kalkkrevende arter, og for øvrig er det kvaliteter knyttet til gammelskog der. Lokaliteten er verdsatt som viktig (kategori B). Lokaliteten berøres direkte av ny vegfylling. Vegvesenet er blitt anbefalt at skogen spares for inngrep i framtida, inkludert selv forsiktig uttak av enkelttrær. Etter påtrykk fra Fylkesmannen er traseen justert slik at det blir minimalt med inngrep i lokaliteten.

Av øvrige naturverdier (som var kjent før den nye naturtypekartleggingen) er et villtrekk for elg som løper parallelt med ny veglinje, og mellom ca profil 2500 – 4500 vil dette trekket tangeres av veglinje og eventuelle massedeponeringer langs vegen. Vegvesenet mener at tiltaket ikke vil gi negative konsekvenser av større betydning for villtrekket, og vil bestrebe seg på å redusere eventuelle ulemper for viltet (blant annet gjennom revegetering av skogsvegetasjon).



Figur 9: Eksisterende stikkrenne under E6, Budalsbekken.

3.8 Friluftsliv

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

I området mellom Kvilarmoene og til Folkets hus ved Storsveet er det etablert en turløype med lys. Denne løypa benyttes hyppig av lokalbefolkningen.

Fra flystripa ved Strendene går den gamle ferdselsvegen til Bogfjelldal.

Denne traseen benyttes som turløype. Her er det merket løype og tilrettelagte rasteplasser. Løypa krysser planlagt e6 ved ca. profil 3200 (tegning R005). Skråning i området ligger 1:4 og strekningen er oversiktig, så det burde ikke by på problemer å krysse vegen i området.

Ved profil 5550 er det planlagt undergang som tilrettelegger for friluftsliv i området. Dette gir tilgang til området ved Budalsbekken og gamle budalsvegen.

3.9 Landbruk

Den nye trasèen berører ikke fulldyrka mark.

Strekningen går i all hovedsak over dyrkbart areal på eiendommene Stormobakken gnr. 54 bnr. 4 (Petter Olsen) og Utigarden gnr. 54 bnr. 5 (Pål Ove Wika).

250 dekar av det dyrkbare arealet på Utigarden gnr. 54 bnr. 5 er inngjerdet og opparbeidet til vår- og høstbeite for 550 sau. I tillegg er det planer om å leie ut nevnte beite til både hester og storfe i sommerhalvåret, og sauebruker Pål Ove Wika har tatt høyde for dette ved montering av gjerdet.

Den nye trasèen gir i tillegg konsekvenser i forhold til dagens bruk av Budalsveien. Denne veien benyttes som sankevei i forbindelse med sauedrifta, ved at sauene på høsten trekker ned mot denne veien, og blir lastet opp på henger her.

Konklusjonen på dette er at den aktuelle veistrekningen medfører ikke større konflikter med jordbruksinteresser, utover det som her er nevnt.

Skogbruksinteressene er ivaretatt ved at det bygges en undergang ved ca. profil 5550 som kan benyttes av skogbruksmaskiner.

Det kan søkes om lov til å anlegge midlertidig avkjørsel for å komme til skogen ved eventuell skogsdrift. Kommunen er da den som behandler søknaden, men vegvesenet er høringspart.

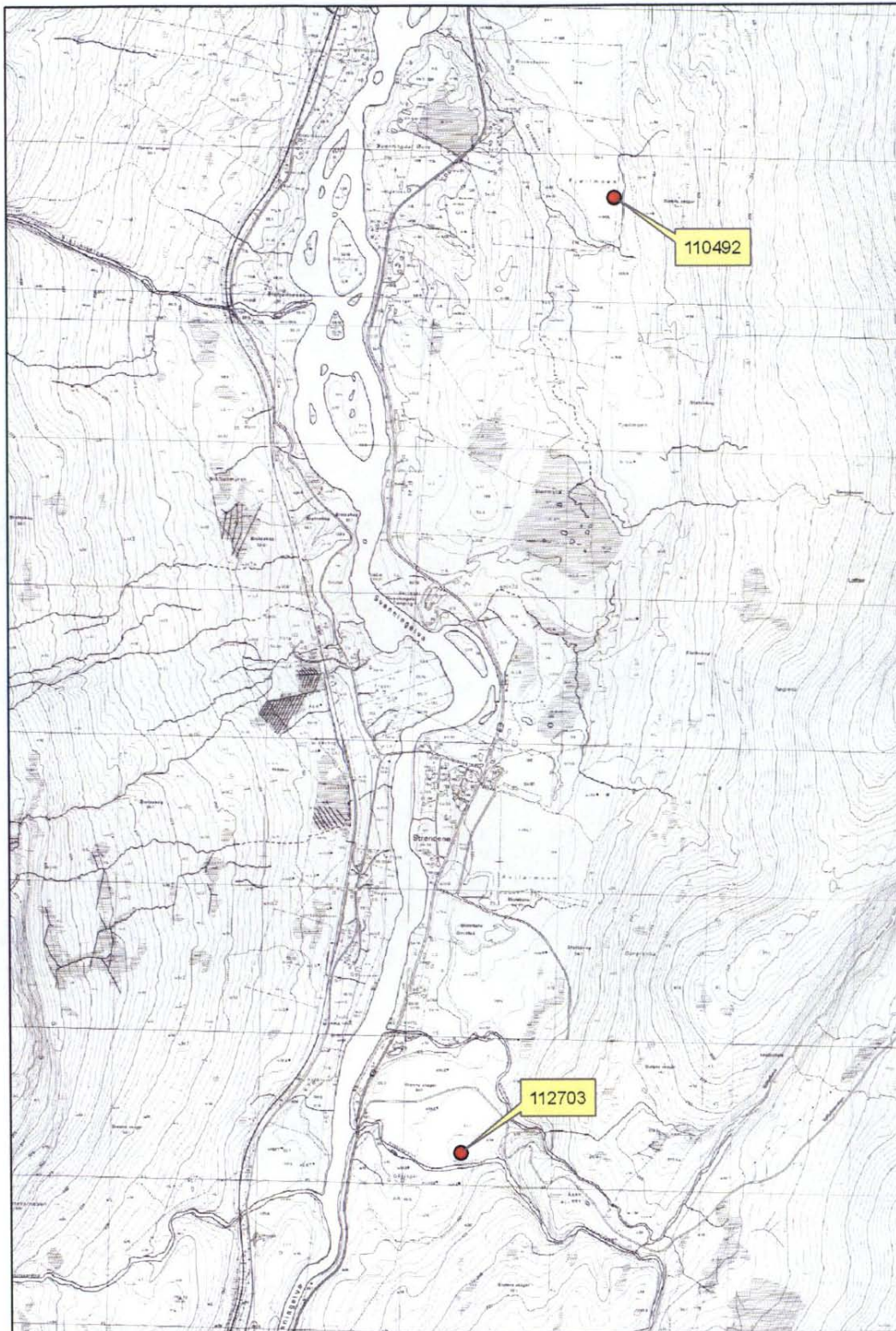
Ved opplastning av tømmer kan tømmerbilene benytte havarilommene som er spredt langs traseen. Disse er utformet med bredde 6 m, noe som er mer enn bredden på en ordinær havarilomme.

3.10 Kulturminner

Med kulturminner menes alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder alle lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. I følge kulturminneloven er det forbudt å foreta inngrep i automatisk fredete kulturminner fra oldtid og middelalder (inntil år 1537), og samiske kulturminner eldre enn 100 år.

Etter Nordland fylkeskommune, kulturavdelingen og Sametinget har vært på befaring (høst 2007) er det funnet to automatisk fredete kulturminner (jf. Lov om kulturminner §4) innenfor planlagt e6 trase.

De registrerte fangstgropene er inntegnet i reguleringsplanen og er vist på følgende kart.



Figur 10: Kart over arkeologiske funn.

3.11 Reindrift

Reguleringsplanen berører Voengelh-Njaarke reinbeitedistrikt.

Reindrifftsforvaltningen i Nordland er høringspart og vil få tilsendt planforslaget med mulighet til å uttale seg.

3.12 Omklassifisering av eksisterende veg

Forslag:

Omklassifisering av eksisterende veger behandles som en egen sak i kommunen, fylkesting og Statens vegvesen. Nedenfor er det gitt en oversikt over hovedtrekkene av planlagt omklassifisering.

I forbindelse med bygging av ny e6 foreslås følgende omklassifisering:

Strekning fra ca. profil 180 – atkomst til gnr 56 og bnr 5 (Bjørn Kappskarmo):
Foreslås nedlagt og tilbakeført tilstøtende eiendommer. Lengden er ca. 1090 meter.

Strekningen fra atkomst til gnr 56 og bnr 5 (Bjørn Kappskarmo) – ny atkomstveg til e6, sør

Foreslås omklassifisert til kommunalveg. Lengden er ca. 1250meter.

Strekningen fra ny atkomstveg til e6, sør – ny atkomstveg til e6, nord

Foreslås omklassifisert til kommunalveg. Lengden er ca. 3430 meter.

Strekning fra ny atkomstveg til e6, nord – profil 5920 foreslås nedlagt og tilbakeført tilstøtende eiendommer. Lengden er ca. 150 meter.

Strekning fra profil 6360 – profil 6480 foreslås nedlagt og tilbakeført tilstøtende eiendommer. Lengden er ca. 120 meter.

Strekning fra profil 6730 – profil 6880 foreslås nedlagt og tilbakeført tilstøtende eiendommer. Lengden er ca. 150 meter.

4.0 HELSE, MILJØ OG SIKKERHET (HMS) OG YTRE MILJØ

HMS i denne sammenhengen er den belastningen som påføres menneskene som skal bygge prosjektet i anleggsfasen, driftsfasen og vedlikeholdsfasen, samt publikum/bruker i byggefasen og ferdigfasen.

Ytre miljø i denne sammenhengen er den forurensningsbelastningen som en vil ha i tilknytning til anleggsdrift og fremtidig drift og vedlikehold.

Statens vegvesen har som arbeidsgiver og byggherre det mål at all virksomhet i etaten skal gjennomføres uten at mennesker og miljø påføres skade, i størst mulig

grad. Statens vegvesen skal benytte produkter som gjennom bruk eller avhenting medfører minst mulig miljøbelastning, og unngå bruk av miljøskadelige stoffer. Alt planarbeid skal gjennomføres innenfor krav i interne bestemmelser og krav i gjeldende lovverk/forskrifter;

<http://www.dbe.no>

<http://www.sft.no>

<http://www.arbeidstilsynet.no/regelverk/forskrifter>

Det er utført en foreløpig gjennomgang av usikkerhet og risiko, og beskrevet nødvendige tiltak som må gjennomføres i byggeplanfasen for å redusere risiko og konsekvenser. I byggeplanfasen skal det utarbeides en HMS-plan. Denne må særlig fokusere på:

- Forhold til publikum / brukere og beboere skal ivaretas ved avgrensning av anleggsområder, regulering av trafikkavvikling evt. omkjøringsalternativer, tilgang til ferdsel i marka m.m. Det må utarbeides en informasjonsplan for prosjektet og evt. varslingsplan / arbeidsskilting i forhold til trafikkavviklingen.
- Anleggsarbeid generelt - arbeid i skjæring/fylling, i grøfter og bratte skråninger. Prosedyrer og rutiner må utarbeides.
- Byggearbeid generelt – bygging av bruer, murer, kulvert og forstøtningsmurer langs vassdrag med mer. Prosedyrer og rutiner må utarbeides.
- Sprengningsarbeid – Prosedyrer og rutiner må utarbeides. Sikker jobb analyse.
- Arbeid nær og under høyspentledninger. Prosedyrer og rutiner må utarbeides.
- Gravearbeid – Grunnundersøkelser med rapport foreligger. Prosedyrer og rutiner må utarbeides. Kabelpåvisning.
- Rigg og deponiområder. Bruk av og avgrensning av dem.

Statens vegvesen vil utarbeide en HMS-plan i byggeplanfasen jfr. byggherreforskriften

<http://www.arbeidstilsynet.no/regelverk/forskrifter/fors534.htm>

Denne skal inneholde risikovurdering, og spesielt påpeke farlige og miljøbelastende arbeidsoperasjoner og materialer i forbindelse med bygging. HMS-planen skal danne grunnlag for de HMS krav og forutsetninger som stilles til den utførende i avtale / kontrakt.

5.0 VURDERING AV RISIKO OG SÅRBARHET

Som utgangspunkt for risiko og sårbarhetsanalysen er DSB's veileder for kommunale risiko og sårbarhetsanalyser fra 1994 benyttet. Analysen tar kun utgangspunkt i ting som en forventer kan oppstå i fredstid. Terroranslag er ikke beskrevet i veilederen. Dagens situasjon tilsier at også det blitt en mulighet som bør analyseres. Uønskede hendelser i tilknytning til et veganlegg kan skje i forbindelse med planleggingsfasen, anleggsfasen og i en driftsfase. I denne analysen er det vurdert:

- hvilke uønskede hendelser som kan oppstå i de ulike fasene
- hvor sannsynlige de er
- konsekvensene av slike hendelser
- hvilke tiltak som kan motvirke risiko og skadeomfang

Med uønskede hendelser forstår vi hendelser som kan representere en fare for

- mennesker, miljø, økonomiske verdier
- samfunnsviktige funksjoner

Uønskede hendelser som kan inntreffe

1. Trafikkulykker (mindre enn 7 skadede personer)
2. Store trafikkulykker (7 eller flere skadde/drepte)
3. Olje og kjemikalieforurensing
4. Forurensning av drikkevann
5. Storm/orkan
6. Flom
7. Terroraksjoner, sabotasje eller hæververk
8. Vegstengning, bortfall av transportnett
9. Svikt eller brudd i EL-forsyning og telekommunikasjon
10. Svikt eller brudd i vannforsyning
11. Svikt i avløpssystem
12. Ulykker i tilknytning til anleggsarbeidet (risikoanalyse)

5.1 Trafikkulykker (mindre enn 7 skadede personer)

Beregninger viser at det med en normal ulykkesfrekvens kan forventes i gjennomsnitt mindre enn én ulykke med personskade pr. år på ny veg. Erfaringstall fra ulykkesstatistikken for Nordland tilsier at mellom 10 og 20 % av ulykkene vil være ulykker med alvorlig skadde eller drepte. Statistisk sett vil det da gå fra 5-10 år mellom hver ulykke med alvorlig skadde/drepte trafikanter. Med den vegstandard som er planlagt, brede og slake grøfter mot fjellskjæringer, er dette tiltak som begrenser utforkjøringsulykkene. Vegstandard og geometri gir også en oversiktlig og lett lesbar vegføring, som begrenser antallet møteulykker.

5.2 Store trafikkulykker (7 eller flere drepte/skadde)

Slike ulykker inntreffer sjelden på norske veier. På lavtrafikkerte veier, som det i nasjonal målestokk er snakk om her, er det kun bussulykker som har forårsaket slikt skadeomfang. Med det lave antall personskadeulykker som forventes på vegen, og ut fra at det er en meget liten andel personskadeulykker som vil være store ulykker, må det forventes å gå mange tiår mellom hver større trafikkulykke. Ut over de tiltak som allerede er planlagt bygd inn i vegen i forhold til møteulykker og utforkjøringsulykker, synes det ikke aktuelt å legge inn ytterligere tiltak som kan begrense ulykkesfrekvensen.

5.3 Olje og kjemikalieforurensing

Slike hendelser kan inntreffe ved tankbilvelt, eller andre ulykker hvor tankbil er involvert. Vegnormalene sikrer en mest mulig optimal utforming av både vegbane, rekkverk og sideterreng, slik at tankbiler skal unngå å havne utfor vegen. De som likevel gjør det skal ha en mulighet til å unngå velt. Tungtrafikkandelen på denne strekningen er på ca 27 %. Det antas at mindre enn 10 % av disse har last som kan gi olje og kjemikalieforurensing. Ulykker med tankbiler vil da utgjøre mindre enn 1 % av ulykkene. Alle disse vil heller ikke resultere forurensing. Selv om risikoen for slik forurensing synes svært liten, kan de negative konsekvensene bli omfattende dersom utslipp når selve vassdraget. Raskest spredning vil ei ulykke nær vann eller elver gi. Størst fare er det forbundet med elvekryssningene.

Der vegen krysser elvene, vil kravene i rekkverkverksnormalene gjøre at rekkverket avsluttes tidligst 60 meter fra elvekrysningen. En bil vil derfor ikke kunne kjøre direkte ut i bekkene. I tillegg brukes det på hele strekningen brede grøfter med slake grøfteskrånninger (3,5 meters bredde, skråningshelling 1:4), nettopp med tanke på å forhindre at biler velter ved utforkjøring. Slik sett burde risikoen for tankbilvelt være liten.

5.4 Forurensing av drikkevann

Statens vegvesen vil innhente opplysninger om private brønner som fortsatt er i bruk, og som berøres av ny riksveg. Dette arbeidet foregår på neste plan nivå. Eventuelle brønner skal i den grad det er mulig erstattes med tilknytning til det offentlig vannverk, eller sikre vannforsyning fra nye brønn.

Risikoen for skade som følge av forurensning av drikkevannet anses derfor som liten.

5.5 Storm/orkan

Sterk vind er ikke uvanlig på Helgeland, og det er dessuten antatt økende hyppighet av ekstremvær i fremtiden.

Strekningen vurderes ikke som spesielt utsatt. Faren for tap av menneskeliv som følge av dårlig vær vurderes derfor som liten. Ytterligere tiltak forutsettes derfor ikke iverksatt.

5.6 Flom

Det vil ikke være stor risiko for at flom vil gjøre noen skade på strekningen. Det vil imidlertid kunne knytte seg noen risiko til de to elvene som vegen krysses med bru innenfor planstrekningen. Særlig gjelder dette Båfjellelva som delvis går parallelt med den nye vegen. Her må man sikre elva med forebygging

Man avhengig av at stikkrenner under veg fungerer som forutsatt, for å unngå oppbygging av vannmagasin ovenfor vegen. Dersom dette skulle skje, vil risikoen forbundet med økt belastning på grunnen være like stor eller større enn risikoen forbundet med vann over vegbanen.

Det må derfor sikres at man får et drens-system som har god kapasitet og fungerer godt på denne strekningen.

5.7 Terroraksjoner, sabotasje eller hæververk

Det vil være risiko for terroraksjoner, sabotasje og hæververk, selv om sannsynligheten for alvorlige aksjoner på denne strekningen anses som liten.

Det mest sårbare punktet på denne parsellen vil sannsynligvis være bruene over Kappskarelva og Båfjellelva og lagerområder i tilknytning til anlegget under bygging.

Sabotasje kan være gjennomførbart, men med de forholdsvis lave trafikk tallene vi opererer med, vil sannsynligheten for tap av menneskeliv i tilknytning til aksjoner mot E6 vurderes som liten.

Skulle trusselbildet forandre seg, må tiltak som overvåkning og lignende vurderes ut fra den kjennskap man har til eventuelle endringer.

5.8 Vegstengning / bortfall av transportnett.

Vegstengning vil være sannsynlig i kortere perioder. Store deler av strekningen ligger utenfor eksisterende veg, men i begge endepunktene får vi sprenging langs eksisterende veg. Dette vil føre til en del forsinkelser i anleggsperioden. Lengre stenginger er lite sannsynlig. Brubygging vil foregå utenfor eksisterende veg.

Vegstengning på parsellen anses derfor å medføre liten risiko for alvorlig skade.

5.9 Svikt eller brudd i EL-forsyning og telekommunikasjon

Det er høyspentlinjer og tele-/datakabler innenfor planområdet.

Det forutsettes at både høyspent-, lavspent- og telefonlinjer/kabler som kommer innefor vegområdet kartlegges og behandles på en slik måte at man unngår brudd eller utkobling som følge av veganlegget.

Faste rutiner for kartlegging og påvisning av kabler skal sikre at kabler ikke graves over i anleggsfasen.

5.10 Svikt eller brudd i vannforsyning

Svikt eller brudd i vannforsyning vil ikke medføre en stor helserisiko.

Det forutsettes nært samarbeid med Grane kommune og hus-/fritidshuseiere slik at faren for ødeleggelse av vannforsyning minimaliseres. Kartlegging og påvisning av vannledninger skal sikre at vannledninger som kommer i konflikt med vegområdet, blir lagt om, og at ledninger nært vegområdet ikke graves over i anleggsfasen. Dette arbeidet gjøres i neste plannivå (byggeplan).

5.11 Svikt i avløpssystem

Svikt i avløpssystem vil ikke medføre en stor helsemessig risiko/miljøproblem om det skulle oppstå.

Det forutsettes nært samarbeid med Grane kommune og hus-/fritidshuseiere slik at faren for ødeleggelse av avløpsanlegg minimaliseres. Avløpssystemer skal kartlegges og påvises slik at omlegging kan utføres hvis nødvendig, og for å unngå skade på avløpsanlegg nært anleggsområdet.

Dette arbeidet gjøres i neste plannivå (byggeplan).

5.12 Ulykker i tilknytning til anleggsarbeidet

Det er et alltid en viss risiko for arbeidsulykker i forbindelse med vegbygging. Statens vegvesen er som byggherre pålagt å drive et systematisk HMS-arbeid for å redusere risikoen for skader. Som et ledd i dette arbeidet skal forhold rundt HMS vurderes i alle faser av et vegprosjekt.

Det er i forbindelse med reguleringsplanleggingen utført ulykkesrisikovurderinger, og handlingsplan skal utarbeides før anlegget iverksettes. Senest i forbindelse med byggeplanleggingen skal det utarbeides en HMS-plan for gjennomføringen av anlegget.

Det er i fbm ulykkesrisikovurderingen påpekt følgende risikoutsatte arbeidsoperasjoner som må følges opp videre:

Ulykkesrisiko forbundet med arbeidsoperasjoner på anlegget:

- Ulykker i fbm arbeid under og ved høyspent
- Ulykker i fbm transport av masser, fare for påkjørsel på anlegget.
- Ras og nedfall (av stein og is)
- Fall (av mennesker)
- Bruk av riggområdet, forurensning, påkjørsel, klemskader

Ulykkesrisiko og konsekvens er vurdert for de enkelte ulykkesutsatte arbeidsoperasjoner. Det skal utarbeides handlingsplan for å begrense risikoen for de enkelte arbeidsoperasjoner etter prioritert liste, før anlegget startes. Forutsatt at nødvendige rutiner utarbeides og følges mener vi anlegget kan gjennomføres med nødvendig sikkerhet.

5.13 Oppsummering av risikovurderingen

I HMS-plan for anleggsarbeidet vil rutiner for arbeidet som skal forhindre ustabile situasjoner i anleggsfasen, bli omtalt og fulgt opp.

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.

Øvrige risikomomenter synes å være lite sannsynlig og/eller har små konsekvenser for mennesker, miljø, økonomiske verdier og samfunnsviktige funksjoner. Spesielle tiltak utover de sikkerhetskrav som stilles til arbeidsoperasjoner i anleggs og driftsfase, sikring av anleggsområder, samt vegutforming og utrustning synes ikke nødvendig.

6.0 GRUNNERVERV

Den vedtatte reguleringsplanen vil danne grunnlag for grunnerverv. Dersom frivillige avtaler med grunneierne ikke oppnåes, vil vedtatt plan være grunnlag for ekspropriasjon av grunn og rettigheter etter Veglovens § 50. Normalt vil

grunnervervet følge formålsgrensen slik at offentlige trafikkområder blir offentlig eiendom.

Det forutsettes at eventuelle planendringer er undergitt nødvendig formell behandling. Grunnerverv skal som hovedregel gjennomføres etter at reguleringsplan er vedtatt.

6.1 Grunneierliste

Interessenter, grunneiere			
Navn:	Gnr./bnr.	Adresse	Poststed
Statskog	54/1 og 56/1	Strandgata 12/16	8656 Mosjøen
Petter Marius Olsen	54/4	Svenningdal	8680 Trofors
Pål Ove Wika	54/5	Svenningdal	8680 Trofors
Tore Svartvatn	54/10	Svenningdal	8680 Trofors
Grane kommune	54/57	Industrivn. 2	8680 Trofors
Bjørn Kappskarmo	56/5	Svenningdal	8680 Trofors
Siv Terese Gulbrandsen	54/14	Svenningdal	8680 Trofors

7. REGULERINGSBESTEMMELSER

for reguleringsplan

E6 Kappskarmo - Brattåsen i Grane kommune

Plandato November 2008	Revidert xx.xx.xx	Vedtatt xx.xx.xx
----------------------------------	-----------------------------	----------------------------

§ 1 GENERELT

I medhold av plan- og bygningslovens § 26 gjelder disse reguleringsbestemmelsene for det området som på plankartet er avgrenset med reguleringsgrense.

I medhold av plan- og bygningsloven § 25 er planområdet regulert til følgende formål:

Landbruksområder :	Jord- og skogbruk
Offentlig Trafikkområde :	Offentlig veg
Fareområder:	Høyspentlinjer
Spesialområde :	Bevaring, Kulturminner Naturvernområde i vassdrag Midlertidig anleggsområder Frisiktsone Andre områder for anlegg i vassdrag eller sjøen. Privat veg

§ 2 Fellesbestemmelser

Etter Veglovens § 29 er byggegrensen 50 m fra senterlinje riksveg.

Terrenginngrep i forbindelse med veganlegg skal skje mest mulig skånsomt. Vegskjæringer og fyllinger skal revegeteres og behandles på tilfredsstillende måte.

Tiltakshaver skal anlegge og ferdigstille deponier slik at de ikke blir til fare eller vesentlig ulempe for natur- og miljøforhold eller landbruksnæring i tilgrensende områder.

Riggområder tillates benyttet til all virksomhet som er nødvendig for gjennomføring av veganlegget, herunder midlertidige bygninger og anlegg, lagring mv. Når områdene tas i bruk, skal de sikres på forsvarlig måte. Ved eventuelle funn av kulturminner skal arbeidet stanses, og melding sendes Sametinget og Nordland fylkeskommune, kulturetaten.

Mindre vesentlige unntak fra disse bestemmelsene kan, når særlige grunner taler for det, tillates av det faste utvalg for plansaker innenfor rammen av bestemmelsene i plan- og bygningsloven.

Miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) skal legges til grunn for dimensjonering av støytiltak i reguleringsplanen. Støygrensen er $L_{den} = 55$ dBA ved uteplass og utenfor rom med støyfølsom bruk.

§ 3 Landbruksområder (pbl § 25 nr. 2)

L1 Området reguleres til landbruksformål.

I landbruksområde inntil Kappskarelva og Båfjellelva skal det avsettes vegetasjonsbelter på minimum 10 meters bredde, der eksisterende markoverflate og vegetasjon beholdes urørt.

L2 Området reguleres til landbruksformål, men eksisterende veger kan opprettholdes.

§ 4 Offentlige trafikkområder (pbl § 25 nr. 3)

T1 Offentlig veg

Formålet omfatter arealer til kjøreveg, vegkryss, stopplass, grøft- og skråningsareal, bru, rekkverk, støttemurer, og andre anlegg som naturlig tilhører ny veg. I anleggsperioden skal det være muligheter for å anordne riggområder i området T1.

Anlegg av trafikkområder skal utformes etter byggeplaner som detaljert viser utforming av veger, vegutstyr, revegetering, skråninger og murer med mer. I forbindelse med utarbeidelse av byggeplaner skal det lages plan for alle nødvendige omlegginger av kabler og ledninger.

I trafikkområder inntil Kappskarelva og Båfjellelva skal det avsettes vegetasjonsbelter på minimum 10 meters bredde, der eksisterende markoverflate og vegetasjon beholdes urørt.

Avkjørsler til eiendommer er vist med avkjørselspiler i planen.

§ 6 Fareområder (pbl § 25 nr. 5)

FA1 Fareområde, høgspent

Høyspentlinje går over en del av området. I det skraverte feltet på plankartet (b = 20 m) er det ikke anledning til å fradele tomter. Bygg for menneskeopphold skal ligge minst 50 m fra høyspentlinje.

§ 6 Spesialområder (pbl § 25 nr. 6)

Formålet omfatter arealer til bevaring av kulturminner, naturvernområder i vassdrag, midlertidige anleggsområder, deponiområder, riggområder, frisktsoner, andre områder for anlegg i vassdrag eller sjøen, privat veg.

S1 Spesialområde bevaring av kulturminne

Område for bevaring av automatisk fredet kulturminne.

Forbud mot inngrep i automatisk fredete kulturminner.

Ingen må - uten at det er lovlig etter § 8 - sette i gang tiltak som er egnet til å skade, ødelegge, grave ut, flytte, forandre, tildekke, skjule eller på annen måte utilbørlig skjemme automatisk fredet kulturminne eller fremkalle fare for at dette kan skje.

Er marken over et automatisk fredet kulturminne eller i et område som nevnt i § 6, tidligere nyttet til beite eller innmark, kan den fortsatt nyttes til disse formål hvis ikke vedkommende myndighet bestemmer noe annet. Uten tillatelse av vedkommende myndighet må det ikke foretas pløying og annet jordarbeid dypere enn tidligere.

S2 Spesialområde naturvernområde i sjø/vassdrag

Området reguleres til naturvernområde sjø/vassdrag. Bygge- og anleggstiltak som endrer forholdene i vassdragsnaturen tillates ikke.

S3 Spesialområde midlertidig anleggsområde

Området kan i anleggsperioden benyttes som riggområde.

Området kan brukes til permanent og midlertidig deponering av stein- og jordmasser fra arbeidet med ny E6.

Adkomstveg med standard som er tilstrekkelig for driften skal inngå.

Området skal etter anleggsperioden tildekkes med stedege vekstmasser, revegeteres og tilbakeføres til landbruksformål.

Eventuelle bekker som berøres S-områder må på tilfredsstillende måte sikres fortsatt løp. I midlertidig anleggsområde inntil Kappskarelva og Båfjellelva skal

det avsettes vegetasjonsbelter på minimum 10 meters bredde, der eksisterende markoverflate og vegetasjon beholdes urørt.

S4 Spesialområde, frisiktsoner

I områder som reguleres til frisiktzone, tillates det ikke plassert gjenstander eller vegetasjon som er høyere enn 0,5 m over vegens nivå. Parkering i frisiktsoner er ikke tillatt.

S5 Spesialområde, andre områder for anlegg i vassdrag eller sjøen

I områder som reguleres til S5 er det tillatt med elv forebygning.

S6 Spesialområde, privat veg

Området reguleres til privat veg for eiendommen 54/1.

S7 Spesialområde, naturvernområde (på land)

Området reguleres til naturvernområde. Det er ikke tillatt med hogst i området.

S8 Spesialområde, naturvernområde (på land)

Området reguleres til naturvernområde. Det er ikke tillatt med hogst i området. I ytterkant av området (10 - 20 m) er det tillatt med plukkhogst.

Vedlegg**Vedlegg 1**

Støyvurderinger

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 & Kjær, Danmark

Trafikkstøy har et stadig skiftende lydnivå. Det er mest praktisk å beskrive støyen over en viss tidsperiode med et tall. Et slikt mål vil være det enkleste ved beregning av støynivåer, og det har en klar sammenheng med den subjektive forstyrrelsen. Det er funnet mest hensiktsmessig å benytte måleenheten ekvivalentnivå for å uttrykke dette. Ekvivalentnivået beskriver således en form for lydnivåets middelvei i en bestemt tidsperiode. L_{den} er et veiet ekvivalentnivå, hvor kvelds- og nattstøy er tillagt større vekt en dagstøy.

Trafikkforhold, trafikkhastighet og beregningsmetodikk

Anvendte trafikk tall er som vist i figur:

Årsdøgnetrafikken (ÅDT) som er brukt er framskrevet til 20 år etter planlagt åpningstid. I beregningene er tallene framskrevet til år 2030.

Beregningsmetodikk

Beregningene er utført ved hjelp av EDB-programmet NovaPoint STØY. Støyberegningene foregår automatisk ut fra gitte inngangsdata.

Som grunnlag for støyberegningene er det benyttet en modell basert på digitale terrengdata.

Beregningene gjelder ekvivalent støynivå for dag-kveld-natt med 10dB/5dB ekstra tillegg på natt/kveld, L_{den} . L_{den} beregnes som årsmiddelvei, det vil si gjennomsnittlig støybelastning over et år. Denne verdien brukes til å illustrere graden av forstyrrelse ved mulige støybelastninger.

Inngangsdata for beregningen baserer seg på radarmålinger, årsvariasjonskurve for hovedveg fra *Håndbok om trafikkberegninger* og forventet årlig trafikkvekst i *NTP*.

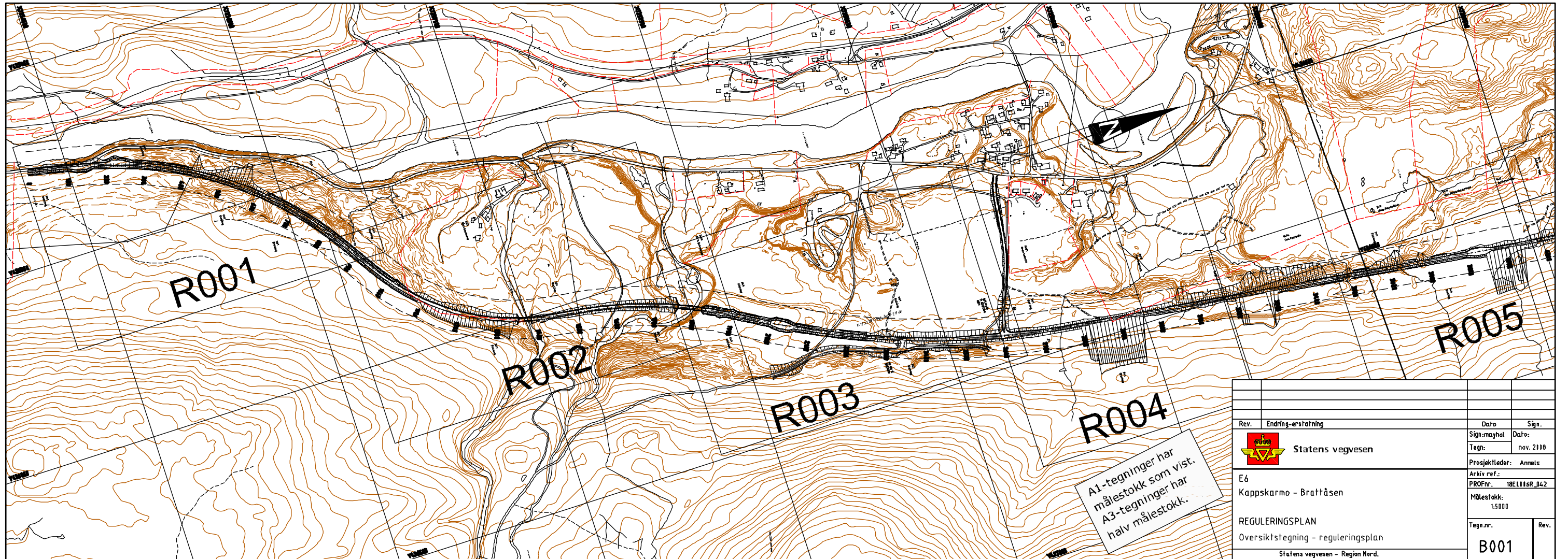
ÅDT ₂₀₀₇	ÅDT ₂₀₃₀	%-tunge	Fart, Km/t
1450	1650	27	80


Tabell. Trafikkforhold Kappskarmo - Brattåsen

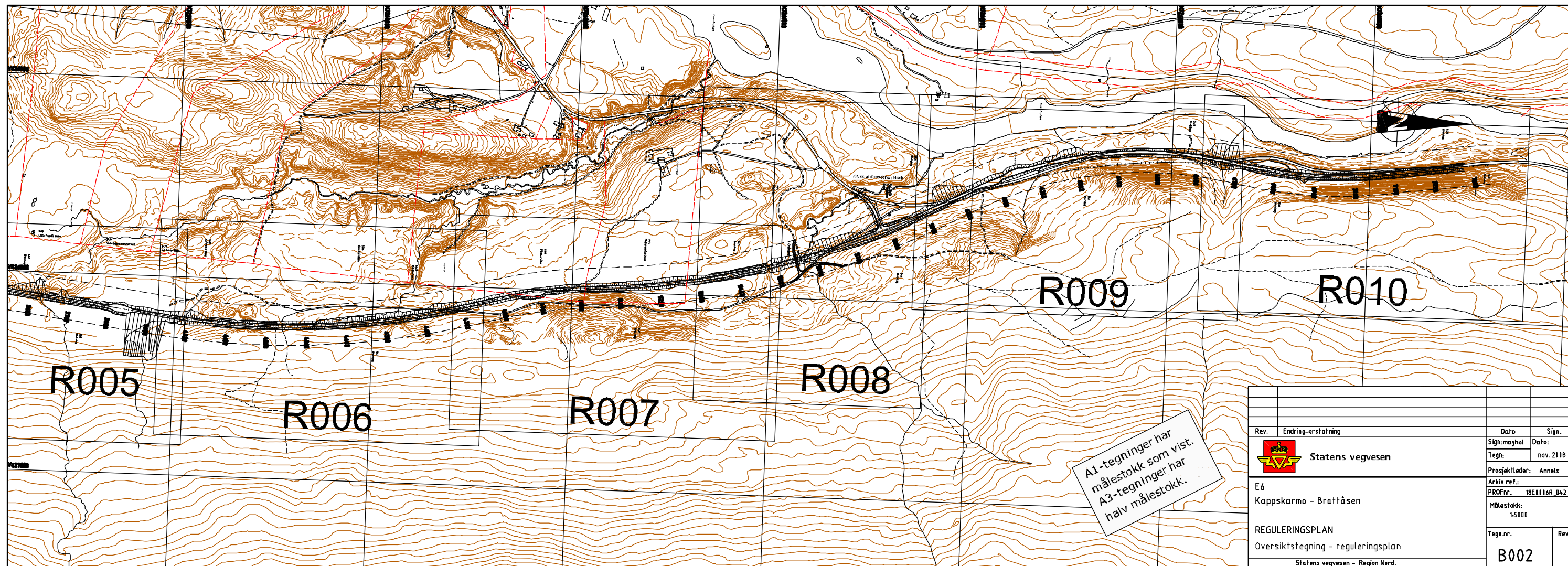
PLANKART

OVERSIKTSTEGNING – M 1:10000


REGULERINGSPLAN - M 1:2000

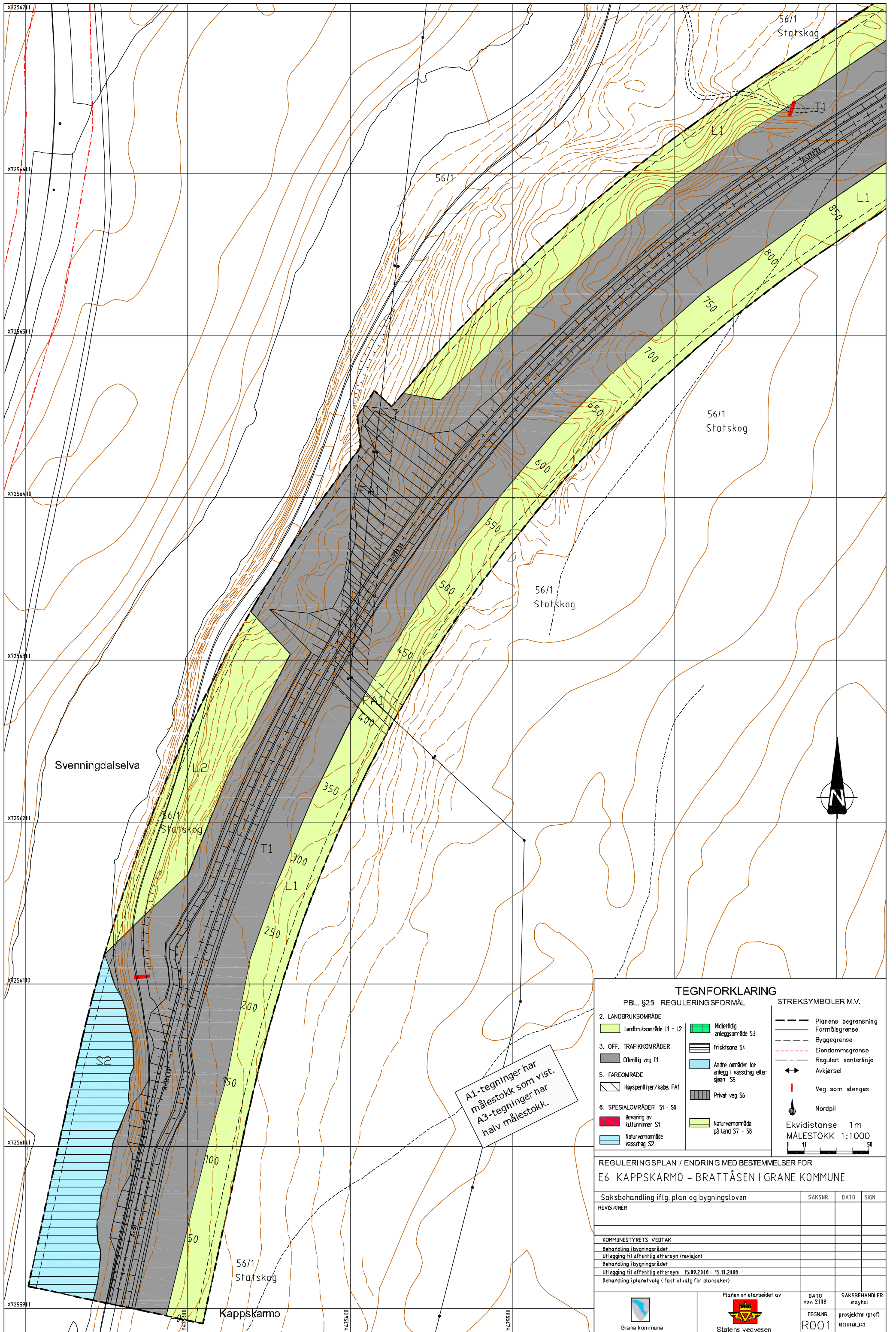


Rev.	Endring-erstatning	Dato	Sign.
	 Statens vegvesen	Sign: mayhol	Dato: nov. 2118
		Tegn:	nov. 2118
		Prosjektleder:	Anneis
		Arkiv ref.:	
	E6	PROFnr:	18E1116R_B42
	Kappskarmo - Brattåsen	Målestokk:	1:5000
	REGULERINGSPLAN	Tegn.nr.	B001
	Oversiktstegning - reguleringsplan	Rev.	
	Statens vegvesen - Region Nord.		



A1-tegninger har målestokk som vist.
A3-tegninger har halv målestokk.

Rev.	Endring-erstatning	Dato	Sign.
	 Statens vegvesen	Sign: mayhol	Dato: nov. 2118
		Tegn:	nov. 2118
		Prosjektleder:	Anneis
	E6	Arkiv ref.:	PROFnr. 18E1116R_B42
	Kappskarmo - Brattåsen	Målestokk:	1:5000
	REGULERINGSPLAN	Tegn.nr.	Rev.
	Oversiktstegning - reguleringsplan		B002
	Statens vegvesen - Region Nord.		

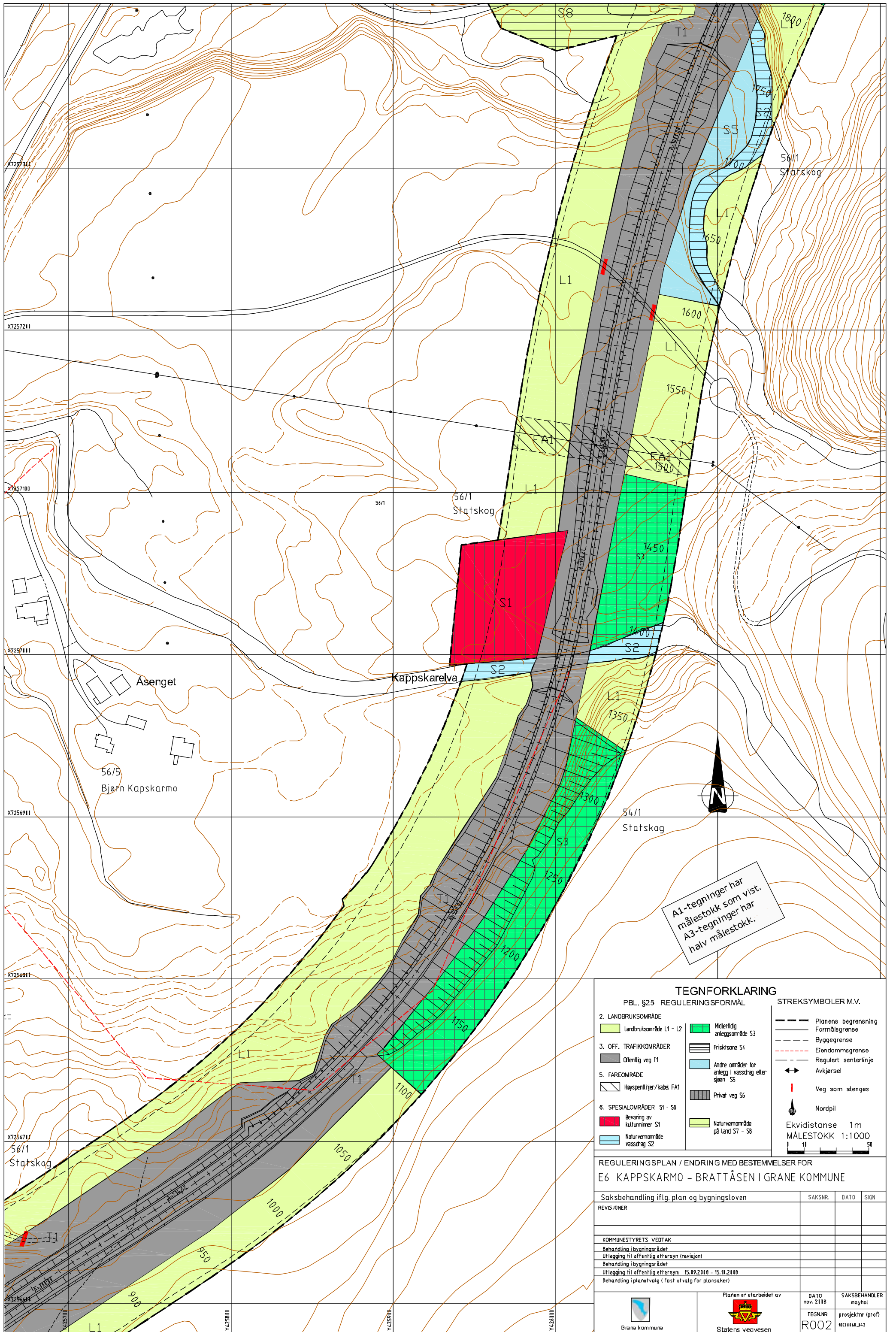


TEGNFORKLARING

PBL. §25 REGULERINGSFORMAL		STREKSYSMBOLER M.V.	
2. LANDBRUKSOMRÅDE	Midlerlig anleggsmråde S3	Planens begrenning	Formålsgrense
Landbruksområde L1 - L2	Friskisone S4	Byggeline	Eiendomsgrense
3. OFF. TRAFIKKOMRÅDER	Andre områder for anlegg i vassdrag eller sjøen S5	Regulert senterlinje	Avkjørsel
Offentlig veg T1	Høyspenninger/kabel FA1	Veg som stenges	Nordpil
5. FAREOMRÅDE	Privat veg S6		
6. SPESIALOMRÅDER S1 - S8	Bevaring av kulturminner S1		
Naturvernområde vassdrag S2	Naturvernområde på land S7 - S8		

A1-tegninger har målestokk som vist.
A3-tegninger har halv målestokk.

REGULERINGSPLAN / ENDRING MED BESTEMMELSER FOR E6 KAPPSKARMO - BRATTÅSEN I GRANE KOMMUNE			
Saksbehandling iflg. plan og bygningsloven	SAKSNR.	DATO	SIGN
REVISJONER			
KOMMUNESTYRETS VEDTAK			
Behandling i bygningsrådet			
Utlegging til offentlig ettersyn (revisjon)			
Behandling i bygningsrådet			
Utlegging til offentlig ettersyn: 15.09.2018 - 15.11.2018			
Behandling i planutvalg (fast utvalg for plansaker)			
Grane kommune	Planen er utarbeidet av Statens vegvesen	DATO nov. 2118 TEGN.NR R001	SAKSBEHANDLER mayhol prosjektør (prof) SØRENGER, JAC

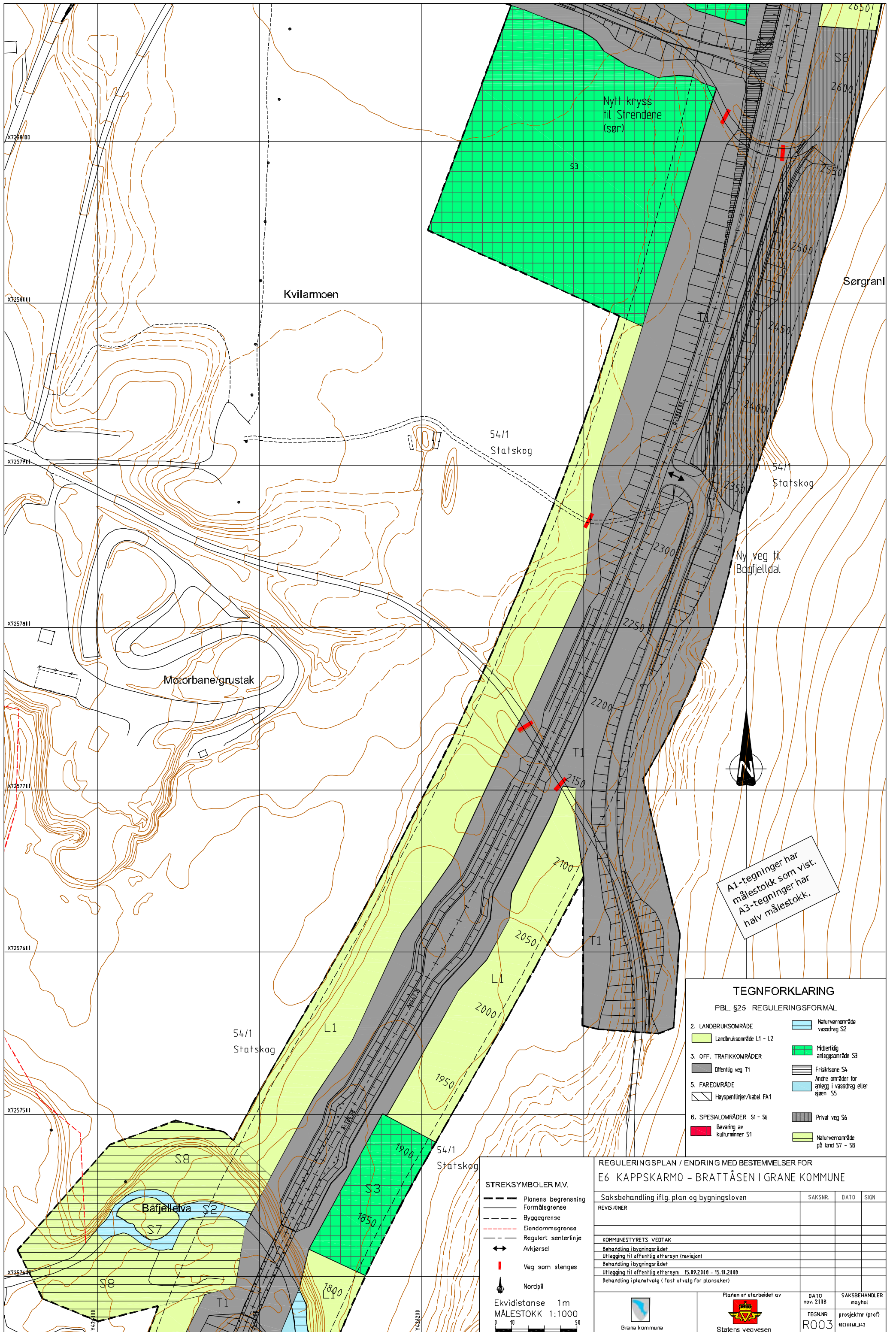


A1-tegninger har målestokk som vist.
A3-tegninger har halv målestokk.

TEGNFORKLARING

PBL. §25 REGULERINGSFORMAL		STREKSYMBOLER M.V.	
2. LANDBRUKSOMRÅDE	Midlertidig anleggsmråde S3	Planens begrenning	Formålsgrense
Landbruksområde L1 - L2	Friskisone S4	Byggegrense	Etendommsgrense
3. OFF. TRAFIKKOMRÅDER	Andre områder for anlegg i vassdrag eller sjøen S5	Regulert senterlinje	Avkjørsel
Offentlig veg T1	Høyspenninger/kabel FA1	Veg som stenges	Nordpil
5. FAREOMRÅDE	Privat veg S6		
	Bevaring av kulturminner S1		
	Naturvernområde vassdrag S2		
	Naturvernområde på land S7 - S8		

REGULERINGSPLAN / ENDRING MED BESTEMMELSER FOR E6 KAPPSKARMO - BRATTÅSEN I GRANE KOMMUNE			
Saksbehandling iflg. plan og bygningsloven	SAKSNR.	DATO	SIGN
REVISJONER			
KOMMUNESTYRETS VEDTAK			
Behandling i bygningsrådet			
Utlegging til offentlig ettersyn (revisjon)			
Behandling i bygningsrådet			
Utlegging til offentlig ettersyn: 15.09.2018 - 15.11.2018			
Behandling i planutvalg (fast utvalg for plansaker)			
Grane kommune	Planen er utarbeidet av	STATENS VEGVESEN	STATENS VEGVESEN
	PROSJEKTNR	1808000_042	
	TEGN.NR	R002	
	SAKSBEHANDLER	mayhol	



Nytt kryss
til Strendene
(sør)

Kvilarmoen

Sørgranl

54/1
Statskog

54/1
Statskog

Motorbane/grustak

Ny veg til
Bartjelledal

A1-tegninger har
målestokk som vist.
A3-tegninger har
halv målestokk.

TEGNFORKLARING

PBL. §25 REGULERINGSFORMAL

- | | |
|---------------------------|---|
| 2. LANDBRUKSOMRÅDE | Naturvernområde vassdrag S2 |
| Landbruksområde L1 - L2 | Mideriktig antegnsområde S3 |
| 3. OFF. TRAFIKKOMRÅDER | Frisktsone S4 |
| Offentlig veg T1 | Andre områder for anlegg i vassdrag eller spen S5 |
| 5. FAREOMRÅDE | Privat veg S6 |
| Høyspentlinjer/kabel FA1 | Bevaring av kulturminner S1 |
| 6. SPESIALOMRÅDER S1 - S6 | Naturvernområde på land S7 - S8 |

STREKSYSMBOLER M.V.

- Planens begrensning
- Formblisgrense
- Byggegrense
- Eiendomsgrense
- Regulert senterlinje
- Avkjørsel
- Veg som stenges
- Nordpil

Ekvidistanse 1m
MÅLESTOKK 1:1000

REGULERINGSPLAN / ENDRING MED BESTEMMELSER FOR E6 KAPPSKARMO - BRATTÅSEN I GRANE KOMMUNE

Saksbehandling iflg. plan og bygningsloven	SAKSNR.	DATO	SIGN
REVISJONER			
KOMMUNESTYRETS VEDTAK			
Behandling i bygningsrådet			
Utlegging til offentlig ettersyn (revisjon)			
Behandling i bygningsrådet			
Utlegging til offentlig ettersyn: 15.09.2018 - 15.11.2018			
Behandling i planutvalg (fast utvalg for plansaker)			
Planen er utarbeidet av	Grane kommune	STATENS VEGVESSEN	
STATENS VEGVESSEN			
DATO nov. 2018	SAKSBEHANDLER mayhol		
TEGN.NR R003	prosjektør (prof) SØRENGER, JAC		



A1-tegninger har målestokk som vist.
A3-tegninger har halv målestokk.

TEGNFORKLARING

PBL. §25 REGULERINGSFORMÅL

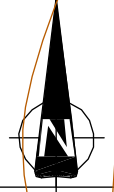
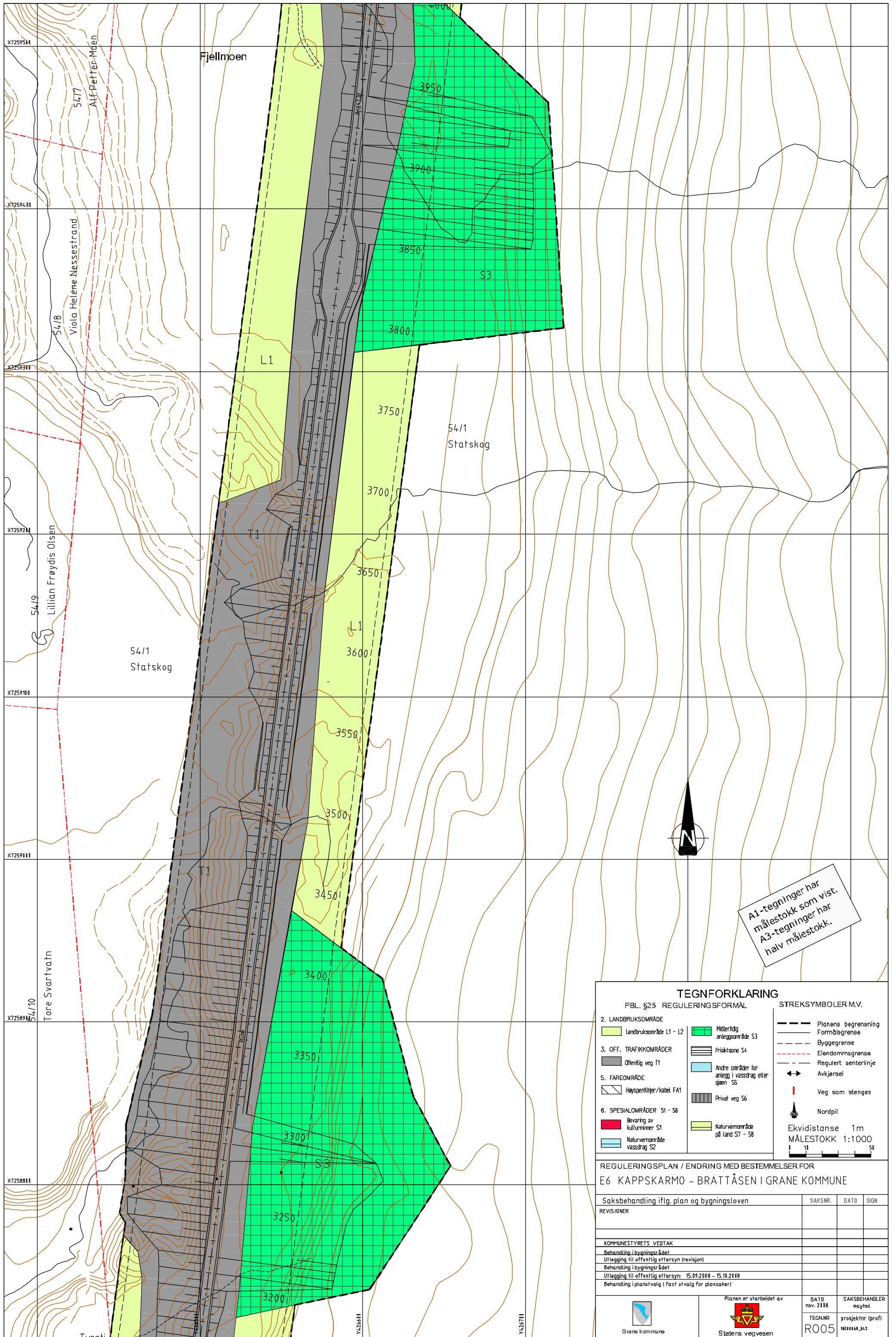
2. LANDBRUKSOMRÅDE	Landbruksområde L1 - L2	Måteridig anleggsmåte S3	Planens begrensning
3. OFF. TRAFIKKOMRÅDER	Offentlig veg T1	Friskisone S4	Formålsgrense
5. FAREOMRÅDE	Høyspentlinjer/kabel FA1	Andre områder for anlegg i vassdrag eller sjøen S5	Byggegrense
6. SPESIALOMRÅDER S1 - S8	Bevaring av kulturminner S1	Naturvernområde på land S7 - S8	Eiendommsgrense
	Naturvernområde vassdrag S2	Naturvernområde på land S7 - S8	Regulert senterlinje
			Avkjørsel
			Veg som stenges
			Nordpil

STREKSYMBOLER M.V.

Ekvidistanse 1m
MÅLESTOKK 1:1000

REGULERINGSPLAN / ENDRING MED BESTEMMELSER FOR
E6 KAPPSKARMO - BRATTÅSEN I GRANE KOMMUNE

Saksbehandling iflg. plan og bygningsloven	SAKSNR.	DATO	SIGN
REVISJONER			
KOMMUNESTYRETS VEDTAK			
Behandling i bygningsrådet			
Uttagging til offentlig ettersyn (revisjon)			
Behandling i bygningsrådet			
Uttagging til offentlig ettersyn: 15.10.2008 - 15.10.2008			
Behandling i planutvalg / fast utvalg for plansaker)			
Grane kommune	Planen er utarbeidet av	DATO	SAKSBEHANDLER
Statens vegvesen		nov. 2008	mayhel
		TEGNAR	prosjektnr (prof)
		R004	18E114R_042



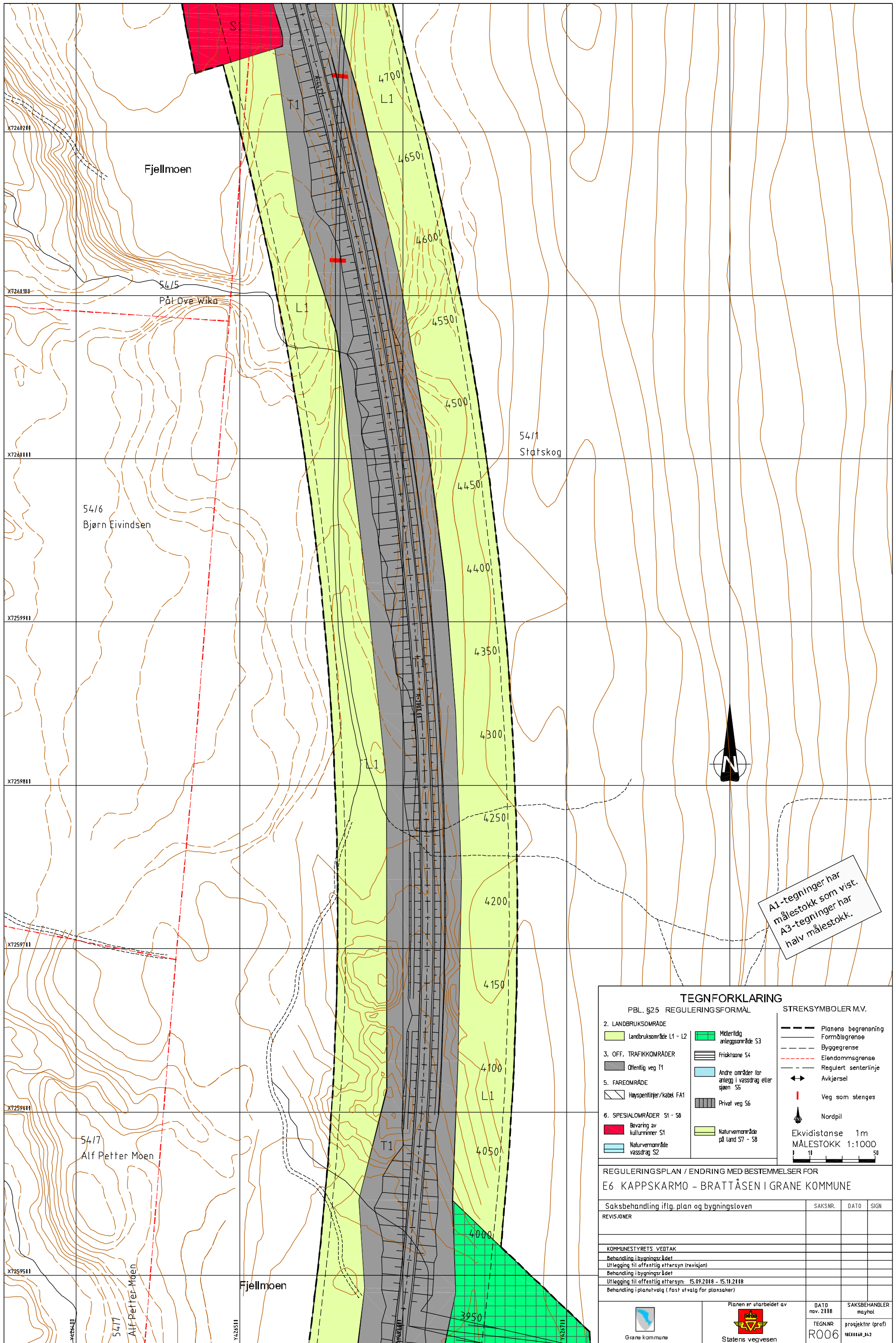
A1-tegninger har målestokk som vist.
A3-tegninger har halv målestokk.

TEGNFORKLARING

PBL. §25 REGULERINGSFORMAL		STREKSYSMBOLER M.V.	
2. LANDBRUKSOMRÅDE	Midlertidig anleggsmråde S3	— — — — —	Planens begrensning
Landbruksområde L1 - L2	Friskisone S4	— — — — —	Formålsgrense
3. OFF. TRAFIKKOMRÅDER	Andre områder for anlegg i vassdrag eller sjøen S5	— — — — —	Byggegrense
Offentlig veg T1	Privat veg S6	— — — — —	Eiendommsgrense
5. FAREOMRÅDE	Naturvernområde på land S7 - S8	— — — — —	Regulert senterlinje
Høyspenninger/kabel FA1		↔	Avkjørsel
6. SPESIALOMRÅDER S1 - S8		—	Veg som stenges
Bevaring av kulturminner S1		↑	Nordpil
Naturvernområde vassdrag S2			

Ekvidistanse 1m
MÅLESTOKK 1:1000

REGULERINGSPLAN / ENDRING MED BESTEMMELSER FOR E6 KAPPSKARMO - BRATTÅSEN I GRANE KOMMUNE			
Saksbehandling iflg. plan og bygningsloven	SAKSNR.	DATO	SIGN
REVISJONER			
KOMMUNESTYRETS VEDTAK			
Behandling i bygningsrådet			
Utlegging til offentlig ettersyn (revisjon)			
Behandling i bygningsrådet			
Utlegging til offentlig ettersyn: 15.09.2018 - 15.11.2018			
Behandling i planutvalg (fast utvalg for plansaker)			
Grane kommune	Planen er utarbeidet av Statens vegvesen	DATO nov. 2018	SAKSBEHANDLER mayhol
		TEGNNR R005	prosjektnr (prof) 1000000_042



A1-tegninger har målestokk som vist. A3-tegninger har halv målestokk.



TEGNFORKLARING

PBL. §25 REGULERINGSFORMAL

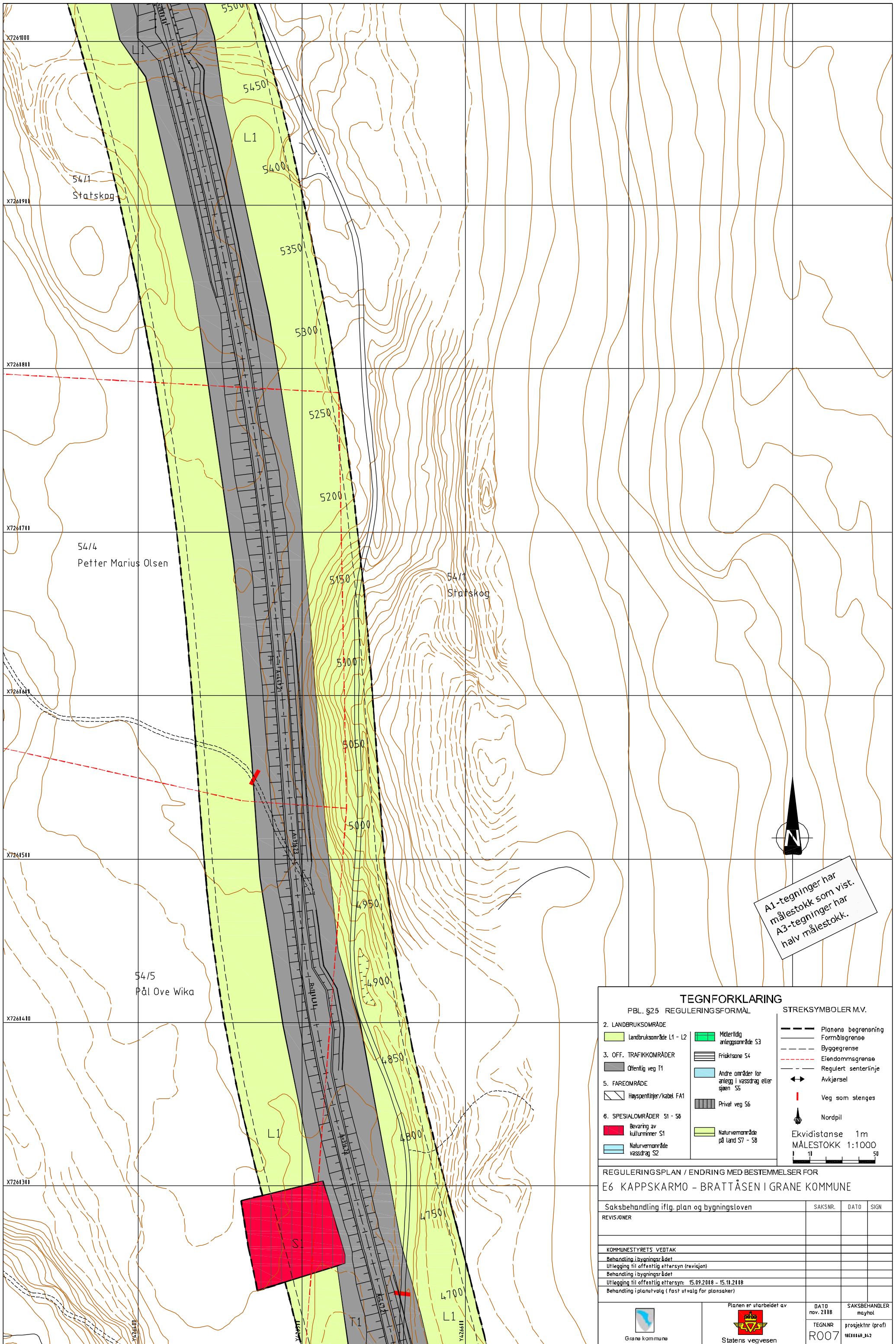
2. LANDBRUKSOMRÅDE	Midlerlig anleggssområde S3	Planens begrenning
landbruksområde L1 - L2	Friskisone S4	Formålsgrense
3. OFF. TRAFIKKOMRÅDER	Andre områder for anlegg i vassdrag eller sjøen S5	Byggegrense
Offentlig veg T1	Høyspenninger/kabel FA1	Eiendommsgrense
5. FAREOMRÅDE	Privat veg S6	Regulert senterlinje
6. SPESIALOMRÅDER S1 - S8	Bevaring av kulturminner S1	Avkjørsel
Naturvernområde vassdrag S2	Naturvernområde på land S7 - S8	Veg som stenges
		Nordpil

Ekvidistanse 1m
MÅLESTOKK 1:1000

REGULERINGSPAN / ENDRING MED BESTEMMELSER FOR
E6 KAPPSKARMO - BRATTÅSEN I GRANE KOMMUNE

Saksbehandling iflg. plan og bygningsloven	SAKSNR.	DATO	SIGN
REVISJONER			
KOMMUNESTYRETS VEDTAK			
Behandling i bygningsrådet			
Utlegging til offentlig ettersyn (revisjon)			
Behandling i bygningsrådet			
Utlegging til offentlig ettersyn: 15.09.2018 - 15.11.2018			
Behandling i planutvalg (fast utvalg for plansaker)			

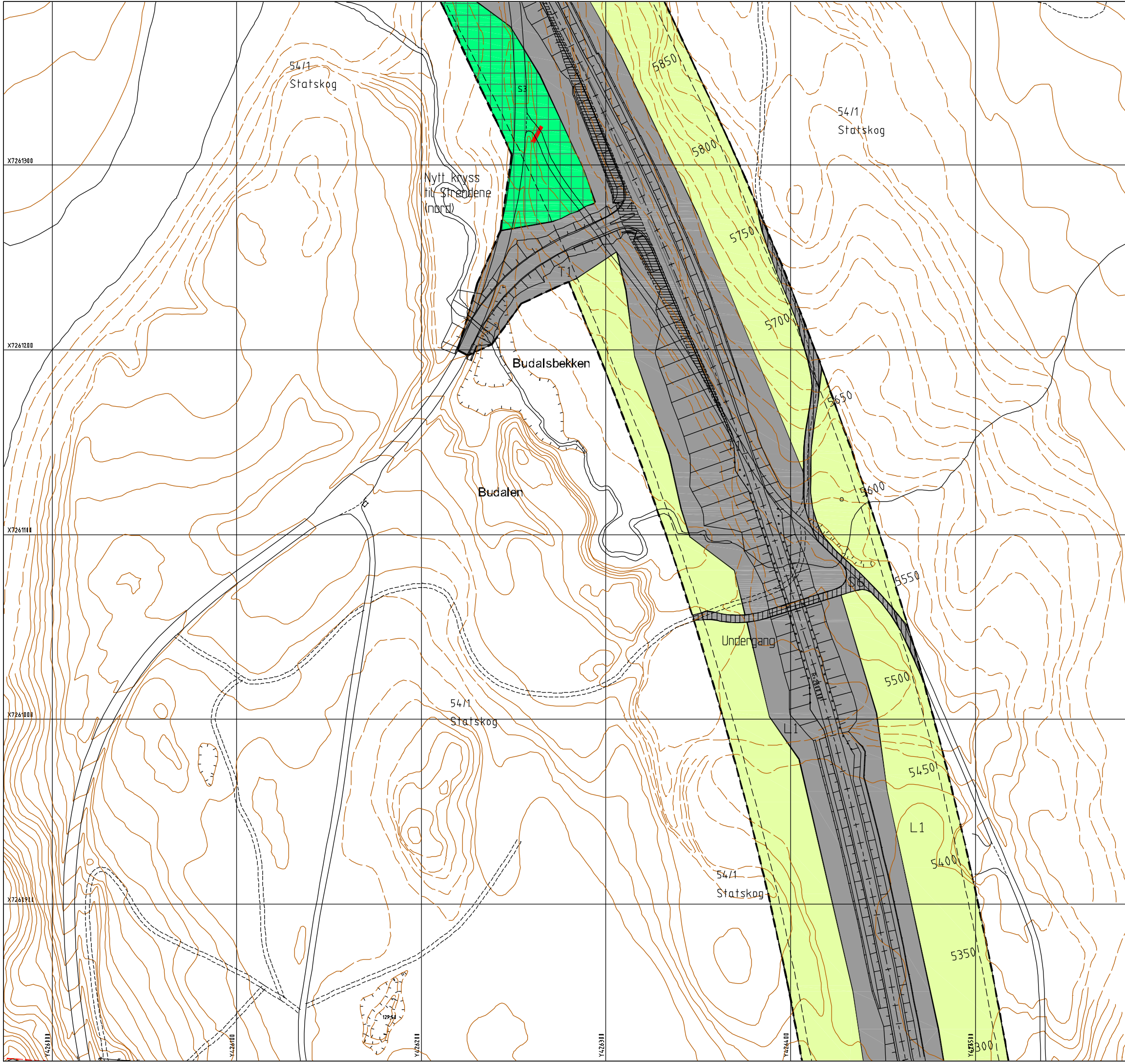
Grane kommune	Planen er utarbeidet av Statens vegvesen	DATO nov. 2018	SAKSBEHANDLER mayhol
		TEGNNR R006	prosjektør (prof) 19081008_142



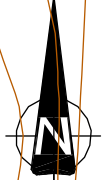
A1-tegninger har målestokk som vist. A3-tegninger har halv målestokk.

TEGNFORKLARING		STREKSYSMBOLER M.V.	
PBL. §25 REGULERINGSFORMAL			
2. LANDBRUKSOMRÅDE	Midlertidig anleggsmåte S3	Planens begrensning	Formølgrensning
Landbruksområde L1 - L2	Friskisone S4	Byggelinje	Byggelinje
3. OFF. TRAFIKKOMRÅDER	Andre områder for anlegg i vassdrag eller sjøen S5	Eiendomsgrensning	Regulert senterlinje
Offentlig veg T1	Privat veg S6	Regulert senterlinje	Avkjørsel
5. FAREOMRÅDE	Naturvernområde på land S7 - S8	Veg som stenges	Nordpil
Høyspentlinjer/kabel FA1			
6. SPESIALOMRÅDER S1 - S8			
Bevaring av kulturminner S1			
Naturvernområde vassdrag S2			

REGULERINGSPÅN / ENDRING MED BESTEMMELSER FOR E6 KAPPSKARMO - BRATTÅSEN I GRANE KOMMUNE			
Saksbehandling iflg. plan og bygningsloven	SAKSNR.	DATO	SIGN
REVISJONER			
KOMMUNESTYRETS VEDTAK			
Behandling i bygningsrådet			
Utlegging til offentlig ettersyn (revisjon)			
Behandling i bygningsrådet			
Utlegging til offentlig ettersyn: 15.09.2018 - 15.11.2018			
Behandling i planutvalg (fast utvalg for plansaker)			
Grane kommune	Planen er utarbeidet av Statens vegvesen	DATO nov. 2018	SAKSBEHANDLER mayhol
		TEGNNR R007	prosjektør (prof) 18081608_142



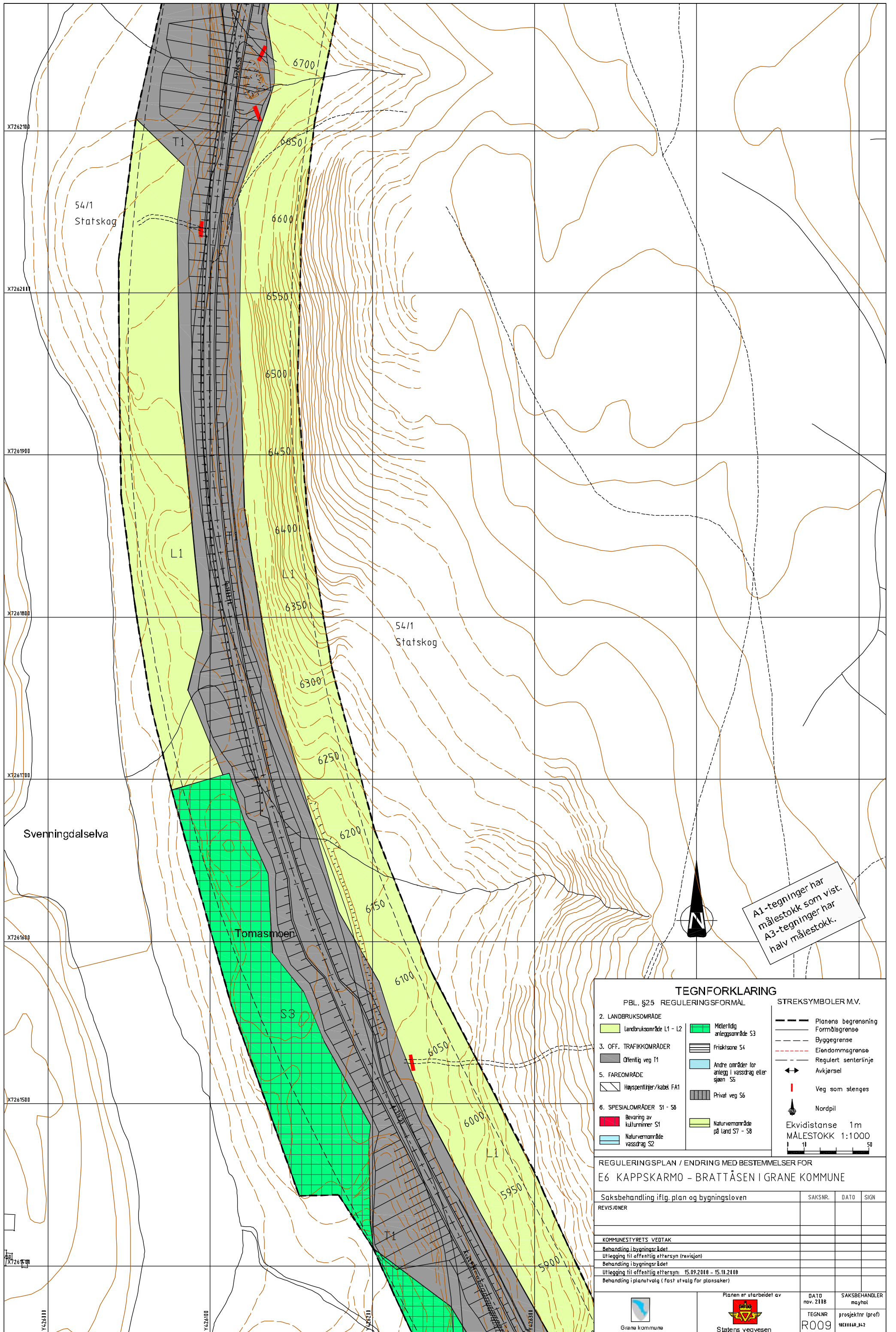
A1-tegninger har målestokk som vist.
A3-tegninger har halv målestokk.



TEGNFORKLARING		STREKSYSMBOLER M.V.	
PBL. §25 REGULERINGSFORMÅL			
2. LANDBRUKSOMRÅDE		3. OFF. TRAFIKKOMRÅDER	
Landbruksområde L1 - L2	Midlertidig anleggsumråde S3	Offentlig veg T1	Planens begrensning
3. OFF. TRAFIKKOMRÅDER		4. FAREOMRÅDE	
Offentlig veg T1	Andre områder for anlegg i vassdrag eller sjøen S5	Formålsgrense	Byggegrense
5. FAREOMRÅDE		6. SPESIALOMRÅDER S1 - S8	
Høyspentlinjer/kabel FA1	Bevaring av kulturminner S1	Naturvernområde på land S7 - S8	Eiendomsgrense
Naturvernområde vassdrag S2	Naturvernområde på land S7 - S8	Privat veg S6	Regulert senterlinje
		Privat veg S6	Veg som stenges
		Nordpil	Nordpil
		Ekvidistanse 1m	
		MÅLESTOKK 1:1000	

REGULERINGSPLAN / ENDRING MED BESTEMMELSER FOR
E6 KAPPSKARMO - BRATTÅSEN I GRANE KOMMUNE

Saksbehandling iflg. plan og bygningsloven	SAKSNR.	DATO	SIGN
REVISJONER			
KOMMUNESTYRETS VEDTAK			
Behandling i bygningsrådet			
Uttaging til offentlig ettersyn (revisjon)			
Behandling i bygningsrådet			
Uttaging til offentlig ettersyn: 15.10.2018 - 15.10.2018			
Behandling i planutvalg / fast utvalg for plansaker)			
	Planen er utarbeidet av	DATO	SAKSBEHANDLER
Grane kommune	Statens vegvesen	nov. 2008	mayhel
		TEGNAR	prosjektnr (prof)
		R008	181114R.042



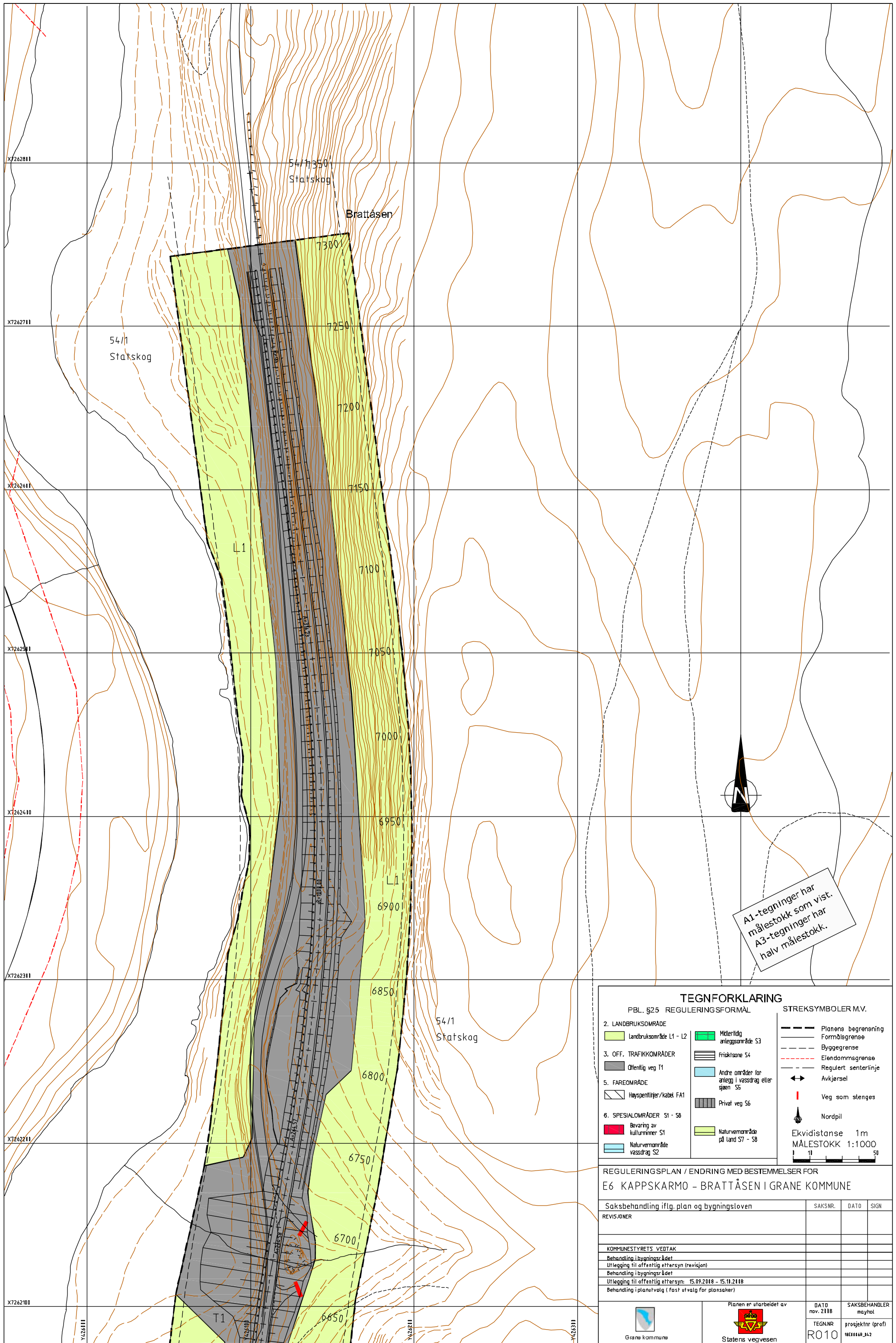
A1-tegninger har målestokk som vist. A3-tegninger har halv målestokk.

TEGNFORKLARING

PBL. §25 REGULERINGSFORMAL		STREKSYSMBOLER M.V.	
2. LANDBRUKSOMRÅDE			
Landbruksområde L1 - L2		Midlertidig anleggsområde S3	
3. OFF. TRAFIKKOMRÅDER		Friskisone S4	
Offentlig veg T1		Andre områder for anlegg i vassdrag eller sjøen S5	
5. FAREOMRÅDE		Privat veg S6	
Høyspenninger/kabel FA1		Naturvernområde på land S7 - S8	
6. SPESIALOMRÅDER S1 - S8			
Bevaring av kulturminner S1			
Naturvernområde vassdrag S2			
		Planens begrensning	
		Formålsgrense	
		Byggegrense	
		Eiendomsgrense	
		Regulert senterlinje	
		Avkjørsel	
		Veg som stenges	
		Nordpil	
		Ekvidistanse 1m	
		MÅLESTOKK 1:1000	

REGULERINGSPLAN / ENDRING MED BESTEMMELSER FOR
E6 KAPPSKARMO - BRATTÅSEN I GRANE KOMMUNE

Saksbehandling iflg. plan og bygningsloven	SAKSNR.	DATO	SIGN
REVISJONER			
KOMMUNESTYRETS VEDTAK			
Behandling i bygningsrådet			
Utlegging til offentlig ettersyn (revisjon)			
Behandling i bygningsrådet			
Utlegging til offentlig ettersyn: 15.09.2018 - 15.11.2018			
Behandling i planutvalg (fast utvalg for plansaker)			



A1-tegninger har målestokk som vist. A3-tegninger har halv målestokk.

TEGNFORKLARING

PBL. §25 REGULERINGFORMÅL		STREKSYSMBOLER M.V.	
2. LANDBRUKSOMRÅDE	Midlertidig anleggsmråde S3	—	Planens begrenning
Landbruksområde L1 - L2	Friskisone S4	—	Formålsgrense
3. OFF. TRAFIKKOMRÅDER	Andre områder for anlegg i vassdrag eller sjøen S5	—	Byggegrense
Offentlig veg T1	Privat veg S6	—	Eiendomsgrense
5. FAREOMRÅDE	Naturvernområde på land S7 - S8	—	Regulert senterlinje
Høyspenninger/kabel FA1		↔	Avkjørsel
6. SPESIALOMRÅDER S1 - S8			Veg som stenges
Bevaring av kulturminner S1		↑	Nordpil
Naturvernområde vassdrag S2			

Ekvidistanse 1m
MÅLESTOKK 1:1000

REGULERINGSPLAN / ENDRING MED BESTEMMELSER FOR
E6 KAPPSKARMO - BRATTÅSEN I GRANE KOMMUNE

Saksbehandling iflg. plan og bygningsloven	SAKSNR.	DATO	SIGN
REVISJONER			
KOMMUNESTYRETS VEDTAK			
Behandling i bygningsrådet			
Utlegging til offentlig ettersyn (revisjon)			
Behandling i bygningsrådet			
Utlegging til offentlig ettersyn: 15.09.2018 - 15.11.2018			
Behandling i planutvalg (fast utvalg for plansaker)			

		Planen er utarbeidet av	DATO	SAKSBEHANDLER
		nov. 2018	mayhol	
Grane kommune	Statens vegvesen	TEGN.NR	prosjektør (prof)	
		R010	18081608_142	