



Høringsutgave



Planprogram

E6 Mellingsmoen-Nordland grense



Innhold

1	Innledning.....	3
2	Hva er et planprogram.....	4
2.1	Formålet med planprogrammet.....	4
2.2	Nasjonale og regionale hensyn.....	5
3	Beskrivelse av prosjektet.....	5
3.1	Planområdet.....	5
3.2	Bakgrunn for planarbeidet.....	6
3.3	Målsetting for planarbeidet.....	7
3.4	Valg av vegstandard.....	7
3.4.1	Transportanalyse.....	7
3.4.2	Vegstandard.....	8
4	Rammer og premisser for planarbeidet.....	9
4.1	Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging.....	9
4.2	Nasjonal Transportplan.....	10
4.3	Planstatus for planområdet.....	10
4.3.1	Regionale planer.....	10
4.3.2	Kommuneplanens arealdel 2004-2008.....	10
4.3.3	Kommunedelplaner.....	11
4.3.4	Gjeldende reguleringsplaner.....	11
4.3.5	Tilgrensende planer.....	12
4.3.6	Temaplaner.....	12
4.4	Andre rammer og føringer.....	12
5	Alternativ.....	13
5.1	0 - Alternativet.....	15
5.2	Alternativ 1 - Blå linje.....	15
5.3	Alternativ 2 - Rød linje.....	15
5.4	Alternativ 3 - Grønn linje.....	15
6	Utredningstema og problemstillinger.....	16
6.1	Metode.....	16
6.2	Prissatte konsekvenser.....	17
6.2.1	Ulykker.....	18
6.2.2	Støy og luftforurensning.....	18
6.2.3	Klimagassutslipp.....	18
6.2.4	Grunnerverv.....	19

6.3	Ikke-prissatte konsekvenser	19
6.3.1	Landskapsbilde	19
6.3.2	Friluftsliv/By- og bygdeliv.....	20
6.3.3	Naturmangfold.....	21
6.3.4	Kulturarv	21
6.3.5	Naturressurser	22
6.4	Skadereduserende tiltak	22
6.5	Risiko og sårbarhetsanalyse	23
6.6	Tilleggsanalyser.....	23
7	Planprosess og medvirkning	25
7.1	Planprosess	25
7.2	Medvirkning.....	25
7.3	Fremdriftsplan.....	26
8	Anbefaling.....	26
9	Vedlegg.....	27

1 Innledning

Statens vegvesen har med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3-7 startet arbeidet med å utarbeide en detaljregulering for strekningen E6 Mellingsmoen-Nordland grense i Namsskogan kommune.

Planarbeidet omfattes av forskrift om konsekvensutredning. Krav om konsekvensutredning innebærer at det utarbeides et planprogram. Planprogrammet skal gi en orientering om det forestående plan- og utredningsarbeidet. Detaljreguleringsplan med konsekvensutredning skal utarbeides med bakgrunn i fastsatt planprogram. Forslag til planprogram sendes derfor på høring og legges ut til offentlig ettersyn samtidig med varsel om oppstart av planarbeidet.

Formålet med planarbeidet er å skaffe et formelt grunnlag for bygging av ny E6 på strekningen Mellingsmoen-Nordland grense. Målet med planarbeidet er å komme fram til en utbedring av E6 til vegnormalstandard, det vil si den utforming vegen bør ha, ifølge gjeldende vegnormaler. Planarbeidet skal legge til rette for at strekningen kan skiltes for fartsgrense 90 km/t.

I Nasjonal Transportplan (NTP) 2022-2033 er E6 Grong-Nordland grense prioritert som et langt utbedringsprosjekt med et budsjett på 2917 millioner kroner. Prosjektet er delt inn i parseller som har fått forskjellig rangering og prioritet, og er i forskjellige faser alt fra forprosjekt og planlegging til ferdig bygd og åpnet ny veg. Parsellen E6 Mellingsmoen-Nordland grense har nå høyest prioritet for detaljreguleringsplan for ny E6. E6 Grong-Nordland grense er videreført som et langt utbedringsprosjekt i forslag til NTP 2025-2036.

Reguleringsplanarbeidet vil basere seg på kjent kunnskap, men Statens vegvesen anser kunnskapsgrunnlaget som utilstrekkelig på noen fagfelt, og vil derfor supplere med kartlegginger og utredninger innenfor noen av fagfeltene.

Statens vegvesens [Håndbok V712 Konsekvensanalyser](#) vil ligge til grunn for konsekvensutredningen.

Forslag til planprogram er sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i fra 24.05.2024 til 05.07.2024. Dokumentene er tilgjengelig på vår nettside:
<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e6namdalen/>.

Mandag 27.05.2024 kl. 17 blir det informasjonsmøte om planarbeidet. Møtet skal være på rådhuset i Namsskogan kommune. Det planlegges også informasjonsmøte i forbindelse med høring av planforslaget, tidspunkt for dette annonseres senere.

Innspill til planprogrammet dvs. formål, alternativer, behov for utredninger eller opplegget for medvirkning m.m., sendes skriftlig per brev eller epost innen 05.07.2024 til:

- Statens vegvesen, Postboks 1010 Nordre Ål, 2605 Lillehammer
- firmapost@vegvesen.no

Merk innspill med ref. 22/227448

Spørsmål om planarbeidet kan rettes til:

Harald Inge Johnsen (Prosjektleder Statens vegvesen)
E-post: harald.johnsen@vegvesen.no
Tlf: 91512885

Dröfn Helgadóttir (Planleggingsleder Statens vegvesen)
E-post: drofn.helgadottir@vegvesen.no
Tlf: 95144449

Bjørn Tore Nordlund (Kommunalsjef infrastruktur og samfunnsutvikling Namsskogan kommune)
E-post: bjorn.tore.nordlund@namsskogan.kommune.no
Tlf: 74333281

Odin Magnus Johnson (Avdelingsleder plan, byggesak, GIS og oppmåling Grong kommune)
E-post: odin.magnus.johnson@grong.kommune.no
Tlf: 46932510

2 Hva er et planprogram

Et planprogram er en plan for prosessen og planarbeidet.

Planprogrammet utgjør første steg i arbeidet med detaljregulering for E6 Mellingsmoen-Nordland grense.

2.1 Formålet med planprogrammet

Planprogrammet skal klargjøre formålet med planarbeidet og avklare rammer og premisser for den videre prosessen.

I dette høringsutkastet til planprogram foreslås det hvilke tema og problemstillinger som bør løses i planarbeidet og hvilke utredninger som anses nødvendige for å gi et godt beslutningsgrunnlag. Planprogrammet vil også beskrive organisering og framdrift i planarbeidet, samt opplegg for informasjon og medvirkning.

Konsekvensutredningen skal være tilpasset plannivået og være relevant i forhold til de beslutninger som skal tas. Planforslaget med konsekvensutredning skal beskrive virkninger av tiltaket for miljøet og samfunnet. Virkninger av planen som helhet skal også inngå i vurdering av konsekvensene.

Det fastsatte planprogrammet skal ligge til grunn for utarbeidelse av planforslag med konsekvensutredning.

2.2 Nasjonale og regionale hensyn

Dersom berørte regionale og statlige myndigheter på grunnlag av forslag til planprogram vurderer at planen kan komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale hensyn, skal dette framgå av uttalelsen til forslaget til planprogram. Regionale og statlige myndigheter skal så langt det er mulig ta stilling til om planforslag bør fremmes, hva som i tilfelle bør utredes og hvilke avbøtende tiltak som bør vurderes.

3 Beskrivelse av prosjektet

3.1 Planområdet

Planområdet omfatter den nordligste strekningen av E6 i Trøndelag og Namsskogan kommune, mellom Mellingsmoen og Nordland grense. Planområdet, som er omtrent 4576 daa og 10km langt, avgrenses i sør omtrent 800 m sør for avkjørselen til Kleist Geddes vei 1261, gnr. 64 bnr. 27, og i nord er plangrensen sammenfallende med fylkesgrensen mellom Trøndelag og Nordland fylke. Planområdet omfatter dagens E6 og areal både øst og vest for vegen, hvor størsteparten av arealet ligger vest for dagens veg. Jernbanen, som ligger øst for dagens veg, omfattes ikke av planområdet.

Terrenget i området har relativt jevn og slak stigning fra sør mot nord. Dagens veg følger terrenget på en naturlig måte med svært lite inngrep i sideterreng i form av skjæringer/fyllinger. Området ligger over marin grense og preges av myr og utmark og det er observert få bergblotninger. Det antas å være rikt dyreliv i området i form av storvilt m.m. Mellingselva og Smalvatnet m/Litlelva danner grenser mellom tre reinbeitedistrikter i området.

Det er noen småbruk og ellers er det hovedsakelig spredt bolig- og fritidsbebyggelse i området, med unntak av ved Smalåsen hvor bebyggelsen er noe tettere. Bebyggelsen på strekningen står tider tett inntil vegen. Det er således flere privatpersoner som er grunneiere innenfor planområdet, men Statskog SF er også grunneier av store skogseiendommer som berøres av planarbeidet.



Figur 1 Kartutsnitt som viser planområdet.

3.2 Bakgrunn for planarbeidet

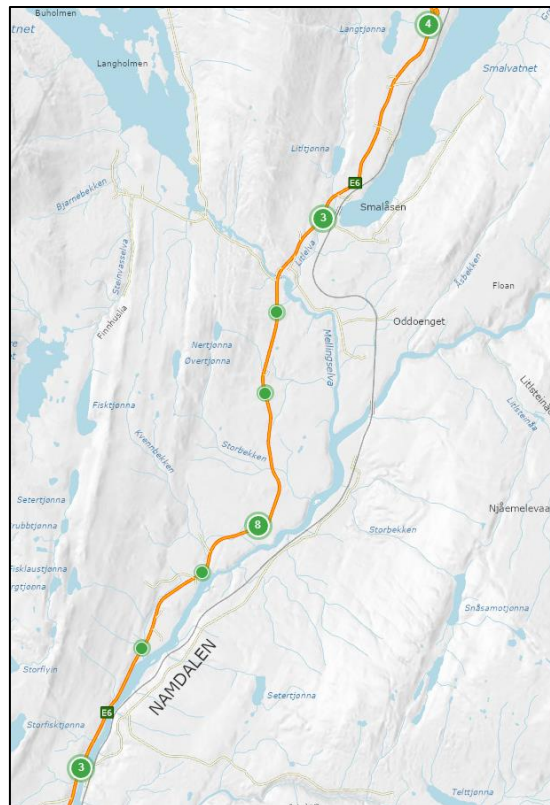
I Nasjonal Transportplan (NTP) 2022-2033 er E6 Grong-Nordland grense prioritert som et langt utbedringsprosjekt med et budsjett på 2917 millioner kroner. Prosjektet er delt inn i parseller, rangert og prioritert i samråd med berørte kommuner. Første prioritet var E6 mellom Harran og Trones, hvor byggearbeid forventes ferdigstilt i 2025. Deretter kommer E6 mellom Brekkvasselv og Namsskogan, hvor byggearbeid antas igangsatt tidligst 2026. Nå er delparsell E6 Mellingsmoen-Nordland grense høyest prioritert for planlegging av ny/utbedret E6.

E6 er hovedferdselsåre gjennom området, og fungerer som transportåre for alle trafikantgrupper. E6 igjennom Namdalen inngår også i det transeuropeiske transportnett (Ten-T) som er EUs program for utbygging av grensekryssende infrastruktur i Europa. Som sikkerhets- og beredskapsveg (sivilt og militært) er E6 gjennom Namdalen også en meget viktig strekning. Ved hendelser som sperrer vegen er det svært lang omkjøringsveg.

Dagens E6 innenfor planområdet har smal vegbredde, varierende vertikal- og horisontal geometri og generelt dårlig tilstand. Bæreevneanalyse utført av Statens vegvesen i 2014 viser at strekningen har veldig dårlig bæreevne, med lange svake partier. Analysen tyder på at det er lite eller ingen verdi igjen i dagens veg og derfor nødvendig å vurdere bygging av ny veg. Det er ikke foretatt vesentlig vedlikehold av vegen i perioden etter bæreevneanalysen. Den eneste konstruksjonen på strekningen er Mellingselvbrua. Kurvaturen over brua er dårlig og med oppgradering av vegen iht. dagens normalkrav vil det være nødvendig med utskifting av bruen.

Trafikkmengden er relativt lav ($\text{ÅDT}=2000$ kjt/d i 2023), men sesongvariert med betydelig større trafikkmengde i sommermånedene sammenlignet med resten av året. Godstransport mellom Nord- og Sør-Norge utgjør en meget stor andel av trafikken, andelen av lange (tunge) kjøretøy er 33 % (2023). Dagens veg er smal og svingete med veldig dårlig bæreevne med lange svake partier. Vegbanebredden varierer 5,7 m og 6,5 m. Vegen er belyst på omtrent 1000m lang strekning ved boligklyngen på Smalåsen. Skiltet fartsgrense varierer fra 60-80 km/t igjennom planområdet. Det er kun kommunale og private veger som krysser med E6 på strekningen.

For perioden fra 1977 til 2022 er det registrert totalt 23 trafikkulykker på strekningen. Av disse var 12 utforkjøringer, mens 9 var møteulykker. Når det gjelder værforholdene under ulykkene, skjedde 4 av dem på vinterføre, mens de resterende 19 ulykkene fant sted da det var bar og tørr veg.



Figur 2 Oversikt over registrerte trafikulykker på strekningen i perioden 1977-2022.

Den sørligste delen av strekningen, sør for Løvmoen, ligger lavere enn kartlagt 200-årsflom¹.

3.3 Målsetting for planarbeidet

Hovedmålsetting for E6 Grong-Nordland grense er å forbedre trafikksikkerheten og fremkommeligheten på stamveggrute 7; E6 Ranheim (Trondheim)-Fauske.

Målet med planarbeidet er oppgradering av dagens E6, slik at den skal tilfredsstillе dagens tekniske krav. Ulykkesfrekvens med dertil ulykkeskostnader reduseres, reisetid for persontrafikk reduseres og strekningen tilrettelegges for modulvogntog.

3.4 Valg av vegstandard

Vegstandard fastsettes ut fra prognoser for framtidig trafikkmengde og vegens transportfunksjon. Valg av vegstandard danner grunnlag for analyser som gjøres i planarbeidet.

3.4.1 Transportanalyse

Gjennomsnittlige antall kjøretøy per døgn, også kalt årsdøgntrafikk (ÅDT), benyttes som grunnlag for planleggingen. Tallene under gjelder for 2023 og lange kjøretøy er alle >5,5m. Det er litt forskjellig trafikkmengde sør og nord for Smalåsen.

¹ Sweco. (2023). Flomsone Namsen, E6 Namsskogan-Mellingsmoen.

Tabell 1 Oversikt over ÅDT på strekningen E6 Mellingsmoen-Nordland grense i 2023

	ÅDT	Andel lange kjøretøy
Sør for Smalåsen	2000	33%
Nord for Smalåsen	1409	34%

Det er stor andel turisttrafikk om sommeren, men forskjellen gjennom året kommer ikke frem i årsdøgntrafikken beskrevet over.

For framtidig trafikkvekst blir det tatt utgangspunkt i fylkesprognosen for trafikkvekst.

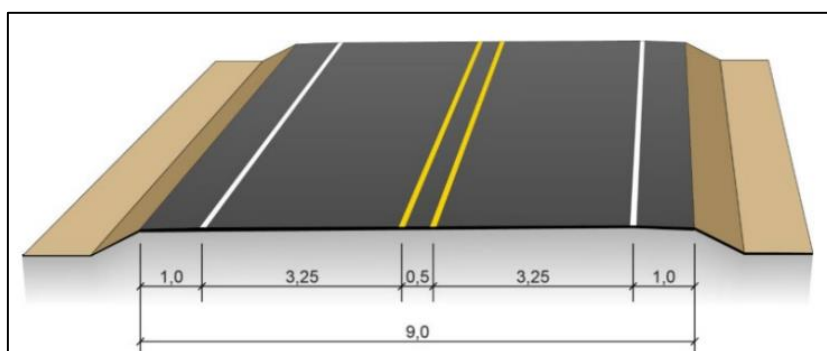
Trafikkprognosen indikerer at trafikkmengden på E6 Mellingsmoen-Nordland grense vil ligge på ÅDT < 3000, 20 år etter åpning av ny veg.

3.4.2 Vegstandard

ÅDT i planleggingshorisonten² overstiger ikke ÅDT på 6000 kjøretøy.

Nasjonale hovedveier med ÅDT < 6000 skal i henhold til gjeldende vegnormaler (N100) planlegges som tofelts vei med forsterket midtoppmerking, vegklasse H1, med 9 m veibredde. Fartsgrensen på H1-standard er 80 km/t, men 90 km/t kan tillates under visse forutsetninger.

Vegnormalene bygger på visjonen om et transportsystem uten ulykker med drepte eller hardt skadde. Til tross for lav trafikkmengde er E6 en del av det transeuropeiske transportnettet (TEN-T) og det nasjonale hovedvegsystemet. For utbedringsprosjektet E6 Grong-Nordland grense er det besluttet å legge til grunn H1-standard med mest mulig 90 km/t.



Figur 3 Tverprofil for H1 (mål i m). Kilde: Håndbok N100

H1-standard stiller krav om at kjørefeltene skal skilles med forsterket midtoppmerking dvs. gule midstriper og med ruglete asfalt på et 0,5 m bredt felt, og totalt asfaltert bredde blir 9m. For å oppnå 90 km/t forutsettes videre:

1. ÅDT < 4 000
2. Strekningen er > 5km
3. Minimalt med gang- og sykkeltrafikk langs vegen
4. I gjennomsnitt < 0,3 boliger/hytter/gårdsbruk pr. km med adkomst via avkjørsel til vegen. Noen jord- og skogbruksavkjørsler med begrenset bruksfrekvens kan tillates i tillegg.
5. Horisontal- og vertikalkurvatur som for H2-veg
6. Forbikjøringsikt minst 650 m

² Trafikkmengden i prognoseåret legges til grunn for dimensjonering av veger. For veger settes prognoseåret til 20 år etter forventet åpningsår i henhold til forskrift etter vegloven § 13 §6 nr. 1 (<https://lovdata.no/LTI/forskrift/1987-03-24-225/§6>).

E6 Mellingsmoen-Nordland grense oppfyller de tre første punktene, og gjennom planarbeidet arbeides det med å begrense avkjørsler slik at kravene i punkt 4 også oppfylles. Det kan være aktuelt å begrense avkjørsler til jord- og skogbruksdrift med bom. Punkt 5 og 6 vil også legges til grunn for linjeføring og utforming av vegen.

Som hovedregel er det ikke et krav om belysning av H1-veg. Unntak fra hovedregelen forekommer for enkelte punkter/steder for å redusere ulykkesrisikoen i mørke; som veger med parallelført gang- og sykkelveg, kryss med fysisk kanalisering i hovedvegen, etablerte viltkryssinger i plan med vegen m.m.

Planarbeidet omfatter vurdering av ny bru over Mellingselva. Det vil legges opp til delvis gjenbruk av dagens E6 som tilkomst til bebyggelsen tilknyttet E6. Dette kan medføre behov for kulverter for å få lokaltrafikken til å krysse ny veg planfritt.

4 Rammer og premisser for planarbeidet

I dette kapittelet gis det en oversikt over relevante planer, retningslinjer etc. som inneholder arealpolitiske føringer som vil stå sentralt i utarbeidelsen av detaljreguleringen av E6 Mellingsmoen-Nordland grense.

4.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Følgende planretningslinjer, rammer og føringer vil bli lagt til grunn for planarbeidet. I tillegg kommer mange særlover som påvirker arealbruk og samfunnsplanlegging som ikke er spesielt opplistet her.

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging (1995)
- Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag (1994)
- Mål med mening 2020-2021 (st.meld. 40 om FN's bærekraftsmål).
- Klimaplan for 2021-2030 (st.meld. 13)
- Retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger etter plan- og bygningsloven T-1057/1994
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2021
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520/2012
- Nasjonal strategi for restaurering av vassdrag 2021-2030 (forslag)
- M-0758 B: Veileder Reindrift og plan- og bygningsloven (2022)
- Veileder - Konsekvensutredninger for klima og miljø (Miljødirektoratet 2020)

4.2 Nasjonal Transportplan³

I NTP 2022-2033 er E6 Grong-Nordland grense prioritert som et langt utbedringsprosjekt. Totalt er det i NTP 2022-2033 foreslått å bruke 2917 millioner (2021-kr) til større utbedringer på denne strekningen. Det legges opp til å bruke 959 millioner kroner i planens første seks års periode 2022-2027 og 1958 millioner kroner fra 2028-2033. E6 Grong-Nordland grense er videreført som et langt utbedringsprosjekt i forslag til NTP 2025-2036.

Delparseller i prosjektet E6 Grong-Nordland grense er i forskjellige faser, E6 Harran-Trones er under utbygging, for E6 Brekkvasselv-Namsskogan S foreligger det delvis vedtatt reguleringsplan og ellers er planarbeidet for denne delparsellen i slutfasen før behandling i kommunen. E6 Mellingsmoen-Nordland grense er neste prioriterte delparsell i prosjektet og derfor settes det i gang med planarbeid nå.

4.3 Planstatus for planområdet

4.3.1 Regionale planer

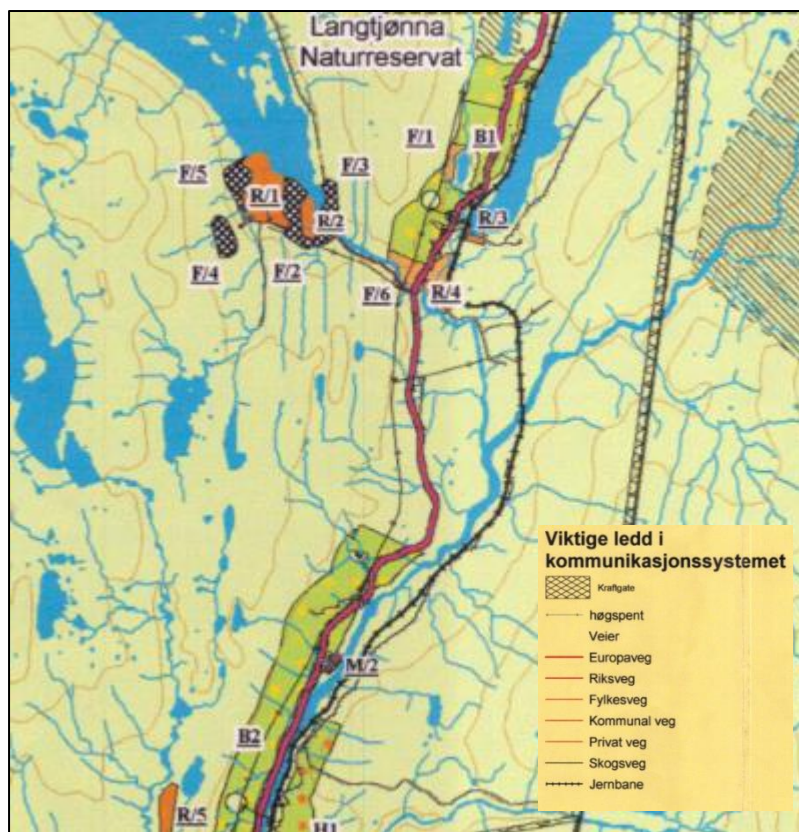
Følgende regionale planer er lagt til grunn for planarbeidet

- Regional plan for arealbruk 2022-2030 – Bærekraftig og stedstilpasset arealpolitikk i Trøndelag (2022)
- Regional plan for vannforvaltning for Trøndelag vannregion 2022-2027
- Regional plan for kulturmiljø i Trøndelag 2022-2030

4.3.2 Kommuneplanens arealdel 2004-2008

Planområdet omfattes i sin helhet av kommuneplanens arealdel 2004-2008. Kommuneplanen viser rødt linjesymbol *Viktige ledd i kommunikasjonssystemet – Europaveg* for dagens vegtrasé. Tilstøtende arealer innenfor det varslet planområdet er i hovedsak avsatt til LNFR-områder, hvor det i store deler av områdene tillates spredt bolig- eller fritidsbebyggelse. Det er også noen mindre områder som er avsatt til eksisterende eller fremtidige byggeområder for fritidsboliger. Ved Løvmoen/Voll, sør i planområdet, er det et lite areal som er satt av til råstoffutvinning.

³ [Nasjonal transportplan – NTP - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no)



Figur 4 Utsnitt fra kommuneplanen, sammensatt bilde med tegnforklaring.

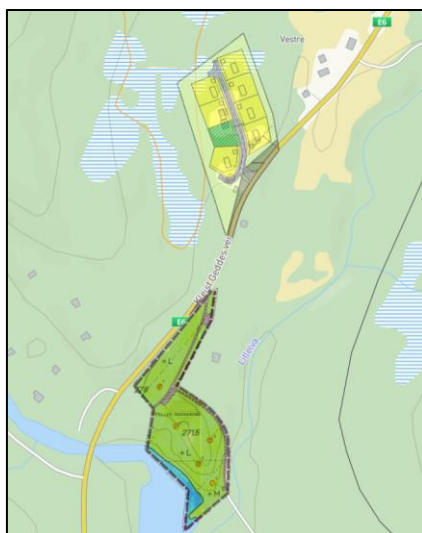
4.3.3 Kommunedelplaner

Det foreligger ingen kommunedelplaner for planområdet.

4.3.4 Gjeldende reguleringsplaner

Foreslått planområde overlapper delvis eksisterende reguleringsplaner ved Mellingselva og Smalåsen:

- 5044_1977001: Smalåsen Vestre hyttefelt
- 5044_1985001: Reguleringsplan for Smalåsen hyttefelt

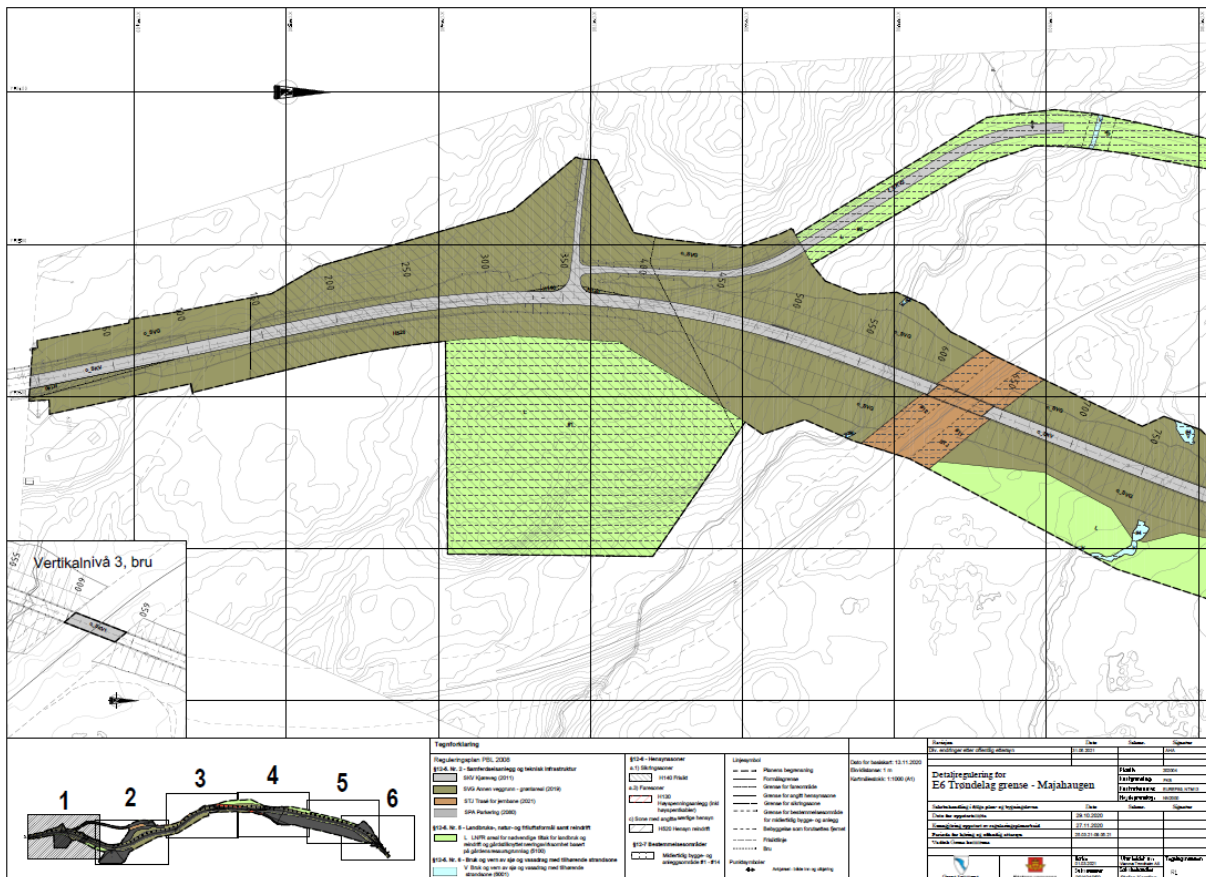


Figur 5 Gjeldende reguleringsplaner innenfor foreslått planområde, Smalåsen boligfelt i nord og Smalåsen hyttefelt i sør.

Statens vegvesen har ikke intensjoner om å endre formålet med/i disse planene, men overlapp er nødvendig for å sikre helhetlig planlegging av E6, for å kunne sikre tilstrekkelig midlertidig anleggsareal, tilrettelegge for bygging av kryss og stenging av avkjørslser samt eventuelt bygging av støyskjermingstiltak.

4.3.5 Tilgrensende planer

Det er ingen tilgrensende reguleringsplaner i sør, øst og vest. I nord har foreslått planområde sammenfallende grense med reguleringsplan for E6 Trøndelag grense-Majahaugen som ligger i Grane kommune, i Nordland fylke. Tiltakene regulert i denne planen er under utbygging.



Figur 6 Utsnitt fra tilstøtende plan ved fylkesgrensen, første kartblad, reguleringsplan E6 Trøndelag grense-Majahaugen.

4.3.6 Temaplaner

Det foreligger ingen temaplaner som gjelder for planområdet.

4.4 Andre rammer og føringer

Det er regelverket som gjelder samisk natur- og kulturgrunnlag som bør fremheves. Dette gjelder spesielt sameloven og reindriftsloven.

Samelovens kapittel omhandler konsultasjoner; retten til å bli konsultert, plikten til å konsultere og prosesskrav ved konsultasjoner.

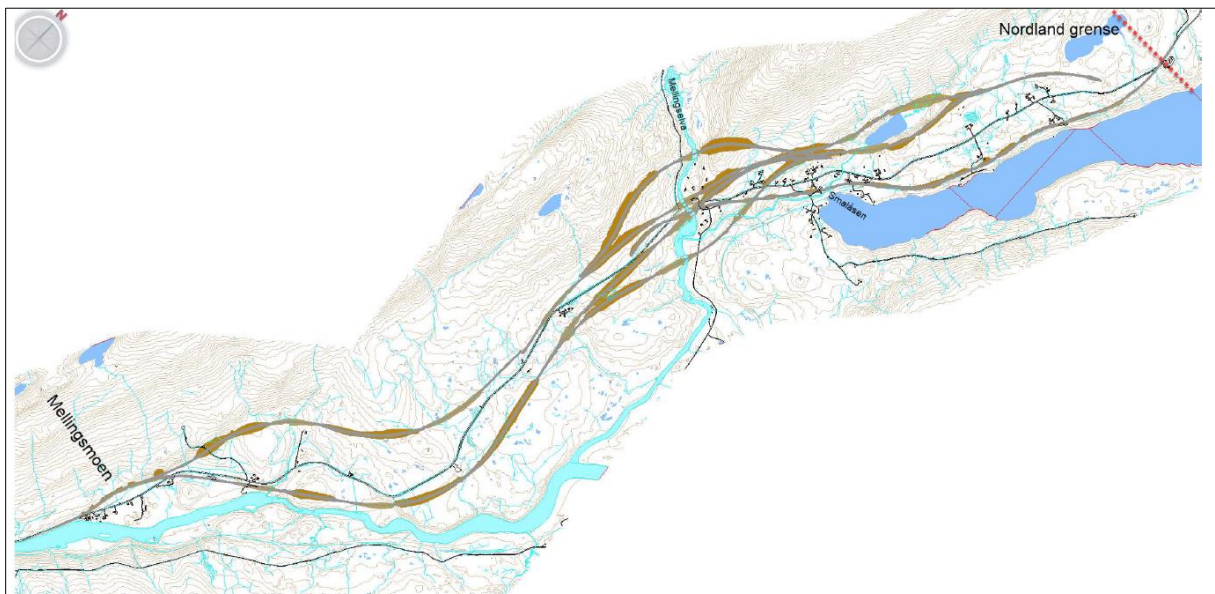
Reindriftingslovens formål er bl.a. å bidra til sikring av reindriftingsarealene i det samiske reinbeiteområdet som reindriftings viktigste ressursgrunnlag og har bl.a. egne bestemmelser om beiterett og flyttleier.

Det er tre forskjellige reinbeitedistrikt som har deler av sine arealer innenfor planområdet og det er registrert en flyttleie innenfor planområdet. Statens vegvesen er derfor pliktig til å konsultere Sametinget og representanter for reinbeitedistriktene i forbindelse med planarbeidet.

5 Alternativ

Det er kun relevante og realistiske alternativer som beskrives i planprogrammet og skal utredes i konsekvensutredningen. Planprogrammet skal identifisere hvilke veglinjer som er relevante og realistiske alternativer.

Høsten og vinteren 2022 jobbet Multiconsult, på oppdrag for og i samarbeid med Statens vegvesen, med et forprosjekt for å se på mulige veglinjer for ny E6 på strekningen. Under arbeidet med forprosjektet ble potensielle veialternativer for strekningen vurdert. Sør for Mellingselva var det bare sett på to alternativer, øst og vest for dagens E6. Ved fylkesgrense var det sett på alternativ linjeføring utenom Nordlandsporten. En slik linjeføring ville kunne gi noen trafiksikkerhetsmessige fordeler, men krever større arealbeslag og større tilpasninger til den ferdig regulerte veglinjen i reguleringsplanen for E6 nord for grensen som er under utbygging. En slik løsning anbefales derfor ikke. Flere krysningspunkter ved Mellingselva ble undersøkt, med fokus på steder hvor elva var smalest for å minimere brulengden. Ved Smalåsen ble det søkt etter traseer som unngikk konflikt med eksisterende bebyggelse og jernbane. Forprosjektet trakk frem to relevante og realistiske linjer, blå og rød linje (jf. nedenfor), som vil omfattes av konsekvensutredningen. Øvrige alternativer i forprosjektet ble forkastet da de av flere grunner ikke ble vurderte som relevante eller realistiske.



Figur 7 Kartutsnitt som viser de forskjellige veglinjene som er vurdert i forprosjektet.

I forbindelse med forberedelser til planoppstart og med utgangspunkt i optimalisering av alternativene fra forprosjektet har Statens vegvesen kommet frem til et alternativ til som vurderes både relevant og realistisk, alternativ 3 - Grønn linje.

Det er ønskelig at det skal være mulig med etappevis utbygging innenfor planstrekningen. Det må derfor være mulig å knytte seg til dagens E6 på en trafikksikker måte og med korte overganger mellom ny og eksisterende veg i grensepunktene mellom delstrekningene/etappevise utbyggingsstrekningene. Dette vil kunne bety justering av linjene i forprosjektet.

Utbedring av dagens E6 til gjeldende tekniske krav har også vært vurdert, men dagens E6 har mye dårlig bæreevne og det anses ikke fornuftig å breddeutvide/forsterke eksisterende veg. Uten å masseutskifte hele vegkroppen vil det fortsatt være teleproblematikk, krakeleringer og kort levetid på asfaltdekke. Statens vegvesen har erfaringer med at anleggsperioden med bygging på/nær dagens E6 er utfordrende, både med hensyn til sikkerhet for trafikanter og anleggsarbeidere og generell trafikkavvikling. For å oppnå en helhetlig standard på hele strekningen er det konkludert med at utbedring ikke er et relevant eller realistisk alternativ og det anbefales å etablere helt ny vegoppbygging i ny vegtrase, gjenbruke dagens veg som lokal adkomstveg til eksisterende bebyggelse i området hvor det er hensiktsmessig og tilbakeføre dagens veg ellers til LNF-områder, ev. skogsbilveger.

Det foreslås derfor utredet tre alternativer (blå, rød og grønn), i tillegg til 0-alternativet. Dersom det kommer klare innspill imot et av alternativene i forbindelse med varsel om oppstart og høring av planprogrammet kan det gi grunnlag for å velge bort alternativet før arbeidet med konsekvensutredningen settes i gang. Det billigste alternativet må dog alltid inkluderes i konsekvensutredningen, jf. T-1057 *Retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger etter plan- og bygningsloven*⁴.



Figur 8 Kartutsnitt som viser alternativene som skal utredes

⁴ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/t-1057-riks-og-fylkesveger/id107727/>

5.1 0 - Alternativet

Alternativet som representerer videreføring av dagens veg kalles «0-alternativet». Her skal man altså vurdere konsekvensene av at planlagt tiltak ikke blir gjennomført. Det vil si at dagens E6 mellom Mellingsmoen og Nordland grense blir som i dag, med samme drifts- og vedlikeholdstrategi. 0-alternativet vil imidlertid omfatte tiltak som er vedtatt og vil bli gjennomført. For E6 Mellingsmoen-Nordland grense vil det ved sammenligning være naturlig å ta utgangspunkt i at utbyggingen av E6 Trøndelag grense-Lille Majavatn og E6 Harran-Trones ferdigstilles samt at E6 Brekkvasselv-Namsskogan S realiseres, og inkludere dette i referansen.

Referansealternativet danner grunnlaget som utbyggingstiltaket skal sammenlignes mot i den samfunnsøkonomiske analysen.

5.2 Alternativ 1 - Blå linje

Alternativ 1 - Blå linje vil føre E6 i ei veglinje vest for dagens E6 på hele strekningen. Linja føres i stor grad langs lia mot Mellingsåsen sør for Mellingselva. Det legges opp til ny bru over Mellingselva oppstrøms dagens bru og videre nordover i kort tunnel (<500m) igjennom Mellingsfjellet/Mellingsberga. Linja holdes vest for dagens E6 og bebyggelsen ved Smalåsen. Ved fylkesgrensen går linja inn i og tilpasses veglinjen i prosjektet *E6 Trøndelag grense-Lille Majavatn*. Deler av dagens E6 forutsettes beholdt som lokale adkomstveger til bebyggelsen langs strekningen.

5.3 Alternativ 2 - Rød linje

Alternativ 2 - Rød linje vil føre E6 i ei veglinje vest for dagens E6 hele strekningen, unntatt to steder; ved Granli/Stormyra og ved Mellingselva. Det legges opp til ny bru over Mellingselva nedstrøms dagens bru, og videre i linja som holdes vest for dagens E6 og bebyggelsen ved Smalåsen. Ved fylkesgrensen går linja inn i og tilpasses veglinjen i prosjektet *E6 Trøndelag grense-Lille Majavatn*. Deler av dagens E6 forutsettes beholdt som lokale adkomstveger til bebyggelsen langs strekningen.

5.4 Alternativ 3 - Grønn linje

Alternativ 3 - Grønn linje vil føre E6 i ei veglinje vest for dagens E6 sør for Smalåsen og øst for dagens E6 nord for Smalåsen. Det legges opp til ny bru over Mellingselva nært dagens bru, like oppstrøms, og videre nordover i kort tunnel (<300m) eller bergskjæring igjennom Mellingsfjellet/Mellingsberga. Nord for Smalåsen føres ny linje tilnærmet i dagens vegtrasé, like øst for dagens E6. Ved fylkesgrensen går linja inn i og tilpasses veglinjen i prosjektet *E6 Trøndelag grense-Lille Majavatn*. Deler av dagens E6 forutsettes beholdt som lokale adkomstveger til bebyggelsen langs strekningen.

6 Utredningstema og problemstillinger

Hensikten med planprogrammet er å fastsette hvordan planarbeidet skal foregå, hvilke temaer som skal utredes, og hvilke metoder som skal benyttes for utredningene. Planprogrammet skal gjøre rede for hva som finnes av eksisterende kunnskap og på hvilke områder det er behov for nye utredninger og undersøkelser for å kunne belyse de faktiske virkninger av planen.

Konsekvensutredningens innhold og omfang skal tilpasses den aktuelle planen, og være relevant for de beslutninger som skal tas.

6.1 Metode

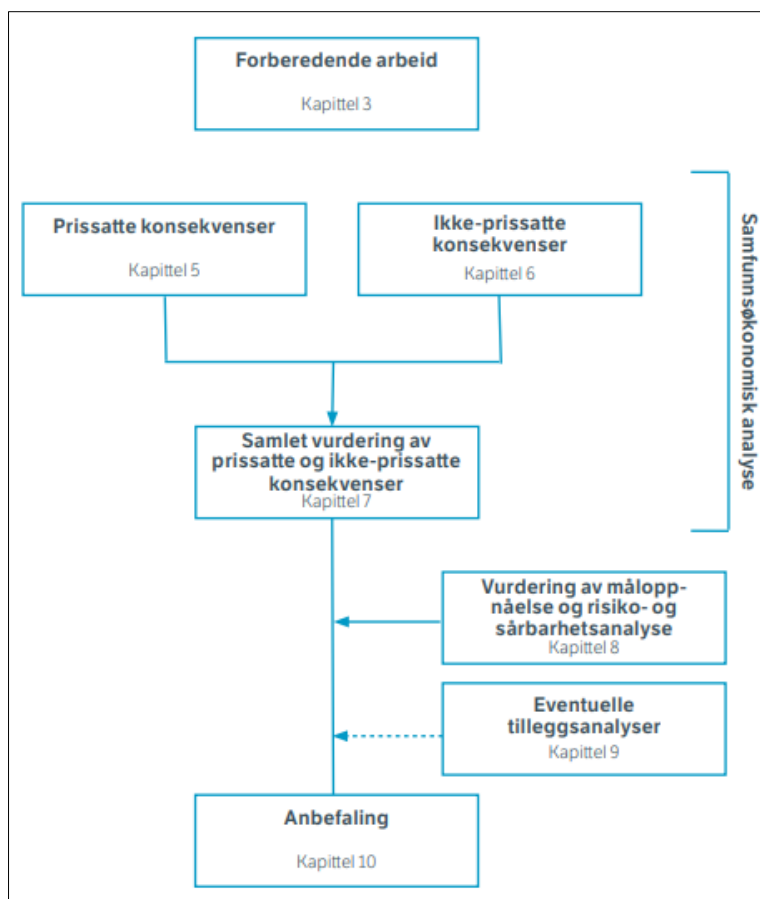
Metoden er beskrevet i Statens vegvesens håndbok V712⁵. Metoden skal ivareta både plan- og bygningslovens krav til konsekvensutredninger, krav til alternativvurderinger gitt i Retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger T-1057 og Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, og Utredningsinstruksens krav til samfunnsøkonomiske analyser.

Konsekvensutredningen vil danne grunnlag for å anbefale valg av alternativ ved at den tydeliggjør alternativenes relevante konsekvenser, og vurderer ulike alternativer opp mot hverandre. Dersom det kommer klare innspill ved høring av planprogrammet som taler imot noen av alternativene beskrevet over vil det vurderes om det gir grunnlag for å velge bort alternativ før arbeidet med konsekvensutredningen settes i gang.

En fullstendig konsekvensanalyse med samfunnsøkonomisk analyse i henhold til metoden i håndbok V712 er normalt mer omfattende enn kravene som stilles til en konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven. Der planarbeidet følger metoden i V712 vil kravene til konsekvensutredning i plan- og bygningsloven normalt innfris.

En samfunnsøkonomisk analyse inkluderer både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. På bakgrunn av analysen vurderes de ulike alternativenes måloppnåelse før en kommer fram til anbefalte alternativ. Metodikken åpner også for tilleggsanalyser som kan være beslutningsrelevante, men som ikke inngår i den samfunnsøkonomiske analysen. Permanent situasjon og anleggsperiode skal omtales.

⁵ <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-v712-konsekvensanalyser-2021.pdf>



Figur 9 Hovedgrepet i konsekvensanalysen etter håndbok V712

6.2 Prissatte konsekvenser

De prissatte konsekvensene skal vurderes samlet i en nytte-/kostnadsanalyse som beskrevet i håndbok V712. Nytte-/kostnadsanalysen gjennomføres med bruk av beregningsprogrammet EFFEKT, som er Statens vegvesen sitt verktøy for samfunnsøkonomiske beregninger av vegprosjekt. Som input i beregningsprogrammet legges inn data fra vegmodellen om linjepålegg, vegklasse inkl. vegbredde og dimensjoner på konstruksjoner, forutsatt fartsgrense, data om arealbeslag og kostnader ved bygging. Det trafikale grunnlaget for beregningene gjøres med Regionalt transportmodell (RTM).

Nyttekostnadsanalysen har et tidsperspektiv på 75 år, det vil si at en tar hensyn til nytte- og kostnadselementer fra antatt åpningsår og i hele anlegges antatte levetid, 75 år framover i tid. Analyseperioden i konsekvensutredningen blir dermed 2030-2105.

Sammenstillingen av de prissatte konsekvensene kommer som resultat fra EFFEKTberegningene. I sammenstillingen skal virkninger for trafikanter- og transportbrukere, operatører, budsjettvirkningene og samfunnet for øvrig (kostnader forbundet med ulykker, støy- og luftforurensning, restverdi og skattekostnad) presenteres i en tabell, og summeres for å vurdere prosjektenes samlede lønnsomhet; netto nytte og netto nytte per budsjettkrone.

For temaet *samfunnet for øvrig* utarbeides det egne fagrapporter/-notat for ulykker, støy og klimagassutslipp som underlag for EFFEKTberegningene.

6.2.1 Ulykker

Vegsikkerhetsforskriften trådte i kraft 28.10.2011. Forskriften er en implementering av EU– direktiv 2008/96/EF i norsk lovgivning. Det er i vegsikkerhetsforskriftens § 3 fastlagt at det skal utføres en trafiksikkerhetsmessig konsekvensanalyse i forbindelse med alle vegprosjekter (§ 2) på TEN–T vegnettet. Vegdirektoratet krever i sine retningslinjer at trafiksikkerhetsmessige konsekvensanalyse skal inngå som vedlegg til konsekvensutredningen ellers.

E6 er definert som den del av det transeuropeiske vegnettet i Norge (TEN–T vegnettet).

En trafiksikkerhetsmessig konsekvensanalyse er en strategisk sammenlignende analyse av de virkninger et vegprosjekt vil få for vegnettets sikkerhetsnivå. Ved gjennomføringen av analysen skal det bestrebes å oppfylle de veiledende elementene i vedlegg I i Forskrift om sikkerhetsforvaltning av veginfrastrukturen (Vegsikkerhetsforskriften). Den trafiksikkerhetsmessige konsekvensanalysen skal inneholde alle relevante opplysninger som er nødvendige for å foreta en nytte- og kostnadsanalyse av de ulike alternativene som er analysert og den skal angi vurderingene som har bidratt til valget av den foreslåtte løsningen.

I og med alle alternativene har samme tilknytningspunkt til eksisterende E6, går i tilsvarende terreng, planlegges etter samme vegstandard og har ingen høytrafikkerte offentlige veger som knyttes til E6 innenfor planområdet, forventes det ikke signifikante forskjell på alternativene. Det forventes derfor ikke at analysen vil tilføre vesentlig beslutningsgrunnlag ved valg av alternativ, men analysen utføres likevel med bakgrunn i krav i vegsikkerhetsforskriften.

6.2.2 Støy og luftforurensning

Det skal gjennomføres utredning av støyforhold (vegtrafikkstøy) og vurdering av støytiltak i samsvar med retningslinjer gitt i T-1442/2021 *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging*. Forenklet metode for beregninger av kostnader for avbøtende tiltak, jf. håndbok V712 s. 94, skal brukes som grunnlag for valg av alternativ. For valgt alternativ skal det gjøres detaljerte støyberegninger hvor det foreslås nødvendige skjermingstiltak langs ny veg som vil bringe støynivå under anbefalte grenseverdier. Støy beregnes med egnede program og legges inn i EFTEKT.

Det forventes ikke at planlagt utbygging vil bidra til økt luftforurensning, lokalt eller regionalt. Trafikkmengden på dagens E6, som også er lokalveg, er liten og tiltaket vil ikke bidra til økt trafikk i området. Forholdet til luftforurensning antas derfor å ha liten beslutningsrelevans, men temaet vil utredes og vurderes etter gjeldende retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging, T-1520/2012.

6.2.3 Klimagassutslipp

Det skal gjøres klimagassberegninger, basert på livsløpsanalyseverktøyet VegLCA⁶. Klimagassutslipp ved direkte arealbeslag, utslipp ved bygging, drift- og vedlikehold og ved endret

⁶ Utviklet av Statens vegvesen

mengde transport inngår i EFFEKTberegningene. Det vil utarbeides eget fagnotat som vil sammenstille klimagassutslippene for de ulike alternativene, inkl. utslipp fra de ulike fasene i prosjektet.

6.2.4 Grunnerverv

Næringsmessige og foretaksøkonomiske virkninger ligger til prissatte konsekvenser.

Som for eksempel vil tap av areal og produksjon for skogbruket, utredet mineralforekomst med utvinningsrett og mineraluttak som er i drift bli beregnet i sammenheng med grunnerverv. Kostnader ved grunnerverv inngår i investeringskostnader som en del av de prissatte konsekvenser.

Det er ingen registreringer av utbygd eller ikke utbygd vannkraft innenfor planområdet (Kilde: NVE - temakart). Ut ifra topografi og eksisterende vannveier antas det lite potensiale for utbygging av vannkraftverk innenfor planområdet. Det er registrert to fjellbrønner innenfor planområdet i NGU sin nasjonale grunnvannsdatabase (Kilde: GRANADA). I tillegg har Statens vegvesen kjennskap til et privat vannverk ved Smalåsen. Det vil være nødvendig å skaffe ytterligere kunnskap om vannressursene med innhenting av lokalkunnskap og ev. feltbefaring.

Ved gården Løvmoen, sør i planområdet, er det registrert nedlagt/avviklet uttak av byggeråstoff. Der er det også registrert større område med forekomst av grus og pukk (Kilde: NGU - DMF kart). Det vil være nødvendig å kvalitetssikre og ev. supplere kunnskapsgrunnlaget for georessursene med innhenting av lokalkunnskap og ev. feltbefaring.

6.3 Ikke-prissatte konsekvenser

Ikke-prissatte tema skal utredes ved å benytte standard metode for konsekvensanalyse definert i Statens vegvesens håndbok V712 kapittel 6. De ikke-prissatte temaene inngår i den samfunnsøkonomiske analysen. Temaene omtales som ikke-prissatte fordi konsekvensene ikke beregnes i kroneverdier.

Ikke-prissatt metode i håndbok V712 skal sikre en faglig, systematisk og enhetlig analyse av de konsekvensene tiltaket vil medføre for de fem fagtemaene. Grenseoppgang mellom de ulike ikke-prissatte temaene framgår av håndboka.

Følgende fagtema vurderes som aktuelle for planarbeidet og virkningene for disse utredes.

6.3.1 Landskapsbilde

Landskapsbilde er et uttrykk for et områdes visuelle særpreg eller karakter, og er basert på fagtradisjoner innen landskapsarkitekturen. Temaet tar for seg landskapets romlige og visuelle egenskaper og hvordan landskapet oppleves som fysisk form. Landskapsbilde omfatter alle omgivelsene, fra det tette bylandskap, via landbrukets kulturlandskap til det uberørte naturlandskap.

Tiltaket antas å ha konsekvenser for landskapsbildet ved å bl.a. bryte opp i eksisterende naturpregede områder og føre til inngrep i eksisterende landformer med fyllinger/skjæringer og eventuelt tunnelpåhugg.

Området tilhører landskapsregionen *Dal- og fjellbygdene i Trøndelag* (Kilde: NIBIO) og er kategorisert som *Åpent dallandsskap under skoggrensen (LA-TI-I-D-1)* iht. NiN Landskap (Kilde: Artsdatabanken og Miljødirektoratet). NiN Landskap benyttes for å få oversikt over landskapsvariasjon innen utredningsområdet, og fastsette landskapets karakter. Landskapskarakteren på områder med helhetlig uttrykk, fastsettes ut fra landskapskomponenter og -elementer sammen med romlige og visuelle egenskaper.

Det vil være behov for å gjøre mer detaljert analyse av landskapsbildet. Det vil være nødvendig å skaffe ytterligere kunnskap bl.a. gjennom kart, databaser og med feltbefaring.

Formålet med analyse av temaet vil være å frambringe kunnskap om verdiene i planområdet og vise hvordan tiltakets alternativer vil kunne påvirke landskapsbildet. Det skal tydeliggjøres hvilket alternativ som er best og dårligst for fagtemaet. Eventuelle beslutningsrelevante usikkerheter knyttet til et alternativ skal omtales.

6.3.2 Friluftsliv/By- og bygdeliv

Fagtema friluftsliv / by- og bygdeliv belyser tiltakets virkninger for brukerne av utredningsområdet. Begrepet by- og bygdeliv defineres i håndbok V712 som opphold og fysisk aktivitet i byer og tettsteder. Områdenes betydning for helse, trivsel, sosialt liv og mulighet for fysisk aktivitet for de som bor i eller er brukere av et område, behandles under dette temaet. Bruk og opplevelse av utmark f.eks. jakt og fiske, inngår i temaet. De næringsmessige og foretaksøkonomiske virkningene er lagt til de prissatte konsekvensene. Identitetsskapende områder eller elementer for beboere eller brukere skal også vurderes under dette temaet. Støy utredes som en prissatt konsekvens. For ikke-prissatte er det påvirkning på bruk og opplevelse på oppholds- og friluftsområder som omtales.

Tiltaket antas å ha konsekvenser for lysløypen på Smalåsen og lokale ferdselsmønstre både til fots, på sykkel og kjørende.

Planområdet ligger i hovedsak utenfor områder som er kartlagt og verdsatt etter metodikken i Miljødirektoratets veileder M98-2013. Området vest for E6, langs Mellingselva er kartlagt som viktig friluftslivsområde (Kilde: Miljødirektoratet). Det er ellers hverken registrert tur- og friluftsruter eller statlig sikra eller vernede friluftsområder innenfor planområdet i kjente og offentlig tilgjengelige databaser. I kart fra Kartverket er det mulig å få indikasjon om eksisterende gangstier i terrenget og kartet viser også en lysløype i området ved Smalåsen, som for øvrig antydes å være lite i bruk. Det vil være behov for å gjøre mer detaljert kartlegging og analyse av friluftsliv/by- og bygdeliv innenfor planområdet. Det vil være nødvendig å skaffe ytterligere kunnskap bl.a. med feltbefaring og innhenting av lokalkunnskap.

Formålet med analyse av temaet vil være å frambringe kunnskap om verdiene i planområdet, og vise hvordan tiltakets alternativer vil kunne påvirke forholdene for friluftsliv / by- og bygdeliv. Det skal tydeliggjøres hvilket alternativ som er best og dårligst for fagtemaet. Eventuelle beslutningsrelevante usikkerheter knyttet til et alternativ skal omtales.

6.3.3 Naturmangfold

Temaet omhandler naturmangfold knyttet til terrestriske (landjorda), limniske (ferskvann) og marine (brakkvann og saltvann) systemer, inkludert livsbetingelser knyttet til disse. Naturmangfold defineres i henhold til naturmangfoldloven som biologisk mangfold, landskapsmessig mangfold og geologisk mangfold som ikke i det alt vesentlige er et resultat av menneskers påvirkning.

Virkninger for landskapsmessig mangfold i analysen behandles under tema landskapsbilde, for øvrig dekker tema naturmangfold lovens begreper. For en utdyping av begrepet «naturmangfold» vises det til veilederen til naturmangfoldloven kapittel II (Klima- og miljødepartementet 2016).

Tiltaket antas å ha både direkte og indirekte konsekvenser for bl.a. naturtyper, artsmangfold og vassdrag.

I forbindelse med forprosjekt høsten/vinteren 2022 har Multiconsult gjort NiN-kartlegging av deler av planområdet. Sommeren/høsten 2023 gjorde Sweco, akvatiske undersøkelser i form av elfiske, bunndyrsundersøkelser og vannprøver innenfor planområdet. Flere av bekkene innenfor planområdet har god eller svært god vannkvalitet. Det er registrert både elvemusling og Namsblank i Mellingselva og ellers er det enkelte registreringer av arter av nasjonal forvaltningsinteresse innenfor planområdet (Kilde: Miljødirektoratet). Øst for dagens E6 er det registrert forvaltningsområde for bjørn og jerv. Vest for dagens E6 er det registrert forvaltningsområde for gaupe (Kilde: Miljødirektoratet).

Det vil være nødvendig å innhente lokalkunnskap om vilt bestandene i området og eventuelle trekkruer.

Det vil være nødvendig å innhente ytterligere kunnskap innenfor tema naturmangfold. Området for NiN-kartlegging må utvides slik at det vil være dekkende for de aktuelle alternativene og kunnskap om arter og arter sine økologiske funksjonsområder innenfor planområdet må suppleres. Det vil være nødvendig å skaffe ytterligere kunnskap bl.a. med feltbefaring og innhenting av lokalkunnskap.

Formålet med analyse av temaet vil være å frambringe kunnskap om verdiene i planområdet, og vise hvordan tiltakets alternativer vil kunne påvirke forholdene for naturmangfold. Det skal tydeliggjøres hvilke alternativ som er best og dårligst for fagtemaet. Eventuelle beslutningsrelevante usikkerheter knyttet til et alternativ skal omtales.

6.3.4 Kulturarv

Fagtemaet kulturarv omfatter spor etter menneskers virksomhet gjennom historien knyttet til kulturminner, kulturmiljøer og kulturhistoriske landskap. Samiske kulturminner inngår også i temaet. Samiske kulturminner er automatisk fredet når de er eldre enn 100 år.

Tiltaket antas å ha små/ingen konsekvenser for kulturarv.

Det finnes ingen registreringer av fredede eller sefrak bygninger innenfor planområdet. Det er noen registrerte kulturminner øst for dagens E6 langs Mellingselva som ligger utenfor planområdet (Kilde: Riksantikvaren, kulturminnesok.no). Det er ingen registreringer av samiske kulturminner i planområdet. Tiltaket kommer til å utløse undersøkelsesplikten iht. kulturminnelovens § 9, denne

undersøkelsesplikten utløses ved reguleringsplan. Det legges derfor til grunn at Sametinget og ev. Fylkeskommunen vil foreta befaringer innenfor planområdet i forbindelse med planarbeidet og at befaringene vil gi tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag. Dersom befaringene avdekker forhold som tilsier behov for utgraving og nærmere undersøkelser vil kunnskapsgrunnlaget måtte suppleres tilsvarende.

Formålet med analyse av temaet vil være å frambringe relevant kunnskap om verdiene i planområdet, og vise hvordan tiltakets alternativer vil kunne påvirke forholdene for kulturarv. Det skal tydeliggjøres hvilke alternativ som er best og dårligst for fagtemaet. Eventuelle beslutningsrelevante usikkerheter knyttet til et alternativ skal omtales.

6.3.5 Naturressurser

Naturressurser ses på ut fra samfunnets interesser og behov for å ha ressursgrunnlaget tilgjengelig for framtida. Naturressurser kan være både fornybare og ikke fornybare. Med fornybare ressurser menes vann, fiskeressurser i sjø og ferskvann, og andre biologiske ressurser. Med ikke fornybare ressurser menes jordsmonn og mineralressurser (berggrunn og løsmasser) samt deres anvendelsesmuligheter. Temaet omhandler således landbruk, fiske, havbruk, reindrift, vann, berggrunn og løsmasser i et ressursperspektiv. Dyrkbart areal i skogområder inkluderes i temaet, men virkninger av tapt areal og produksjon blir beregnet i prissatte konsekvenser i sammenheng med grunnerverv.

Tiltaket antas å ha konsekvenser for utmarksarealer og reindrift i området. Ellers forventes ikke store konsekvenser for jord- og skogbruksarealer, vilt, vannforekomster og georressurser.

I henhold til Landbruksdirektoratets offentlige data om reindrift brukes området til vår-, høst og høstvinterbeite og det er registrert deler av flyttlei og trekklei innenfor planområdet (Kilde: Landbruksdirektoratet, naturbase.no). Det vil være nødvendig å utarbeide eget temanotat som beskriver konsekvensene for reindriften og vil inngå i konsekvensutredningen for naturressursene. Ytterligere og oppdatert kunnskap må skaffes bl.a. med feltbefaring og konsultasjoner med reinbeitedistriktene innenfor planområdet.

Konsekvensene for jordbrukets ressursgrunnlag (inkludert dyrkbar jord) og driftsforhold må utredes. Arealrap for de ulike alternativene, inkludert kryss og omfang av sideanlegg, skal beregnes. De næringsmessige og foretaksøkonomiske virkningene er lagt til de prissatte konsekvensene.

Formålet med analyse av temaet vil være å frambringe relevant kunnskap om verdiene i planområdet, og vise hvordan tiltakets alternativer vil kunne påvirke forholdene for naturressurser. Det skal tydeliggjøres hvilke alternativ som er best og dårligst for fagtemaet. Eventuelle beslutningsrelevante usikkerheter knyttet til et alternativ skal omtales.

6.4 Skadereduserende tiltak

Skadereduserende og kompenserende tiltak som kan bidra til å minimere/ redusere de negative virkningene av tiltaket (eventuelt gjøre tiltaket enda bedre) skal beskrives for hvert av temaene

innenfor ikke-prissatte konsekvenser. Kostnader ved skadereduserende og kompenserende tiltak vil inngå i analysen av prissatte konsekvenser.

6.5 Risiko og sårbarhetsanalyse

Etter plan- og bygningslovens § 4–3 er det et generelt krav om at det for planer for utbygging skal gjennomføres risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). For planer med krav til konsekvensutredning er det forutsatt at ROS-analysen skal inngå i konsekvensutredningen. En risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) er en systematisk metode for beskrivelse og vurdering av uønskede hendelser. En ROS-analyse skal vurdere hvorvidt og på hvilken måte den planlagte utbyggingen resulterer i økt eller redusert risiko og sårbarhet og samfunnssikkerhet.

Kartlegging av risiko og sårbarhet gjennomføres på bakgrunn av tilgjengelige kartgrunnlag (aktsomhetskart for ulike tema – flom, skred, kvikkleire, etc.), ev. tidligere gjennomførte risiko og sårbarhetsanalyser for området og med bakgrunn i lokalkunnskap.

Det brukes metodikk som bygger på DSBs iht. Statens vegvesens håndbok V712 om konsekvensutredninger. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbygging. Aktuelle forebyggende/avbøtende tiltak skal innarbeides i reguleringsplanen. Analysen skal gjelde både for anleggsfasen og for driftsfasen (etter anleggsslutt).

Risiko og sårbarhet vil ofte være knyttet til uønskede hendelser eller farer i disse tre områdene:

- Naturfare: Ekstremvær, flom, skred (jord, snø, stein, kvikkleire, sørpe), skogbrann, stormflo, havnivåstigning – herunder slik fare som følger av framtidige klimaendringer
- Store ulykker: Transportulykker, farlige stoffer, skipsulykker, brann i objekter på/nær området, konstruksjonssvikt etc.
- Tilsiktede handlinger: Terror, sabotasje, kriminelle handlinger mm.

6.6 Tilleggsanalyser

I tillegg til de særskilte utredningstemaer som er beskrevet i kapittel 6.2 (prissatte konsekvenser) og 6.3 (ikke-prissatte konsekvenser) er det behov for en nærmere vurdering og beskrivelse av en rekke andre problemstillinger. Disse temaene vil ikke bli underlagt en konsekvensutredning, men drøftet og ivaretatt gjennom utarbeidelse av planbeskrivelsen og eventuelle fagnotater. Aktuelle temaer er blant annet følgende:

Vegløsning

Det skal gjøres rede for teknisk planlegging av vegløsning; E6, lokale atkomstveger, kryss, og midlertidige tilkoblinger mellom fremtidig/ny og dagens E6 ved etappevis utbygging. Det redegjøres for vegstandard og ev. fravik fra vegnormaler samt utforming av vegens sidearealer og vegelementer. Vurderinger av behov for og ev. utforming av system for gange, sykkel og kollektiv skal omtales.

Tunnel og konstruksjoner

Det skal utarbeides et skisseprosjekt for nye konstruksjoner på E6. Skisseprosjektet skal gi en kort

teknisk beskrivelse og vurdering av konstruksjonene, bruer, underganger og tunnelportaler, på de enkelte alternativene. Det skal legges opp til kostnadseffektive løsninger, samtidig som en legger vekt på klimapåvirkninger, estetikk og gode terrengtilpasninger. Eventuelle vegkulvert(er) forutsettes som standardiserte prefabrikkerte løsninger.

I konsekvensutredningen må utforming på konstruksjoner avklares i prinsipp. Valgt alternativ videreutvikles i teknisk forprosjekt, som grunnlag for forslag til reguleringsplan.

Anleggsgjennomføring

Finansiering og fremdrift skal drøftes og det skal gjøres rede for eventuell mulig etappevis utbygging. Det skal gjøres rede for massehåndtering i prosjektet, om det forventes over- eller underskudd av masser og hvordan disse kan håndteres. Videre skal prinsippene for grunnverv beskrives.

Geologi og geoteknikk.

Det foreligger datarapport fra grunnundersøkelser innenfor planområdet i 1998.

I forbindelse med konsekvensutredningen skal grunnforholdene ytterligere kartlegges gjennom grunnboring og myrstikk. Det skal utarbeides geologisk og geoteknisk rapport, med vekt på kritiske områder avgjørende for hvert av alternativene. Rapportene nyttes som grunnlag for vurderinger av alternativ og løsningsmuligheter for vegløsninger, tunnel/påhuggsområde, konstruksjoner, m.m. Det skal minimum gjøres nok undersøkelser til å sikre at valgte alternativ og tekniske løsninger lar seg gjennomføre.

I konsekvensutredningen må fundamentering av konstruksjoner avklares i prinsipp. Valgt alternativ videreutvikles i teknisk forprosjekt ut fra teknisk vanskelighetsgrad, som grunnlag for forslag til reguleringsplan.

Hydrologi

Det foreligger flomberegninger for Namsen og Mellingselva, utført av Sweco i 2023 i oppdrag fra Statens vegvesen. Kotehøyde for 200-årsflom skal vises i plankart.

Flomfare i bekker skal vurderes og behov for avbøtende tiltak skal beskrives. Det utarbeides et fagnotat som også vil kunne inngå som grunnlag for vurderinger av konsekvensene for naturmangfold.

Grunnforurensning

Det forventes ikke at planlagt utbygging vil komme i kontakt med forurenset grunn. Det er ingen registreringer i offentlige fagsystem eller databaser eller annet grunnlag som gir mistanke om at grunnen kan være forurenset. Forholdet til grunnforurensning antas derfor å ha liten beslutningsrelevans, og blir ikke utredet eller kartlagt særskilt, men blir omtalt i planbeskrivelsen.

Barn og unges oppvekstvilkår

Det forutsettes at vurderinger av tiltakets påvirkning på barns og unges oppvekstvilkår vil i stor grad inngå i fagtemaet Friluftsliv/By- og bygdelig. Oppsummerende omtale av temaet vil inngå i planbeskrivelsen.

7 Planprosess og medvirkning

7.1 Planprosess

Planforslaget fremmes som en detaljregulering med tilhørende konsekvensutredning for tiltaket. Forslag til planprogram skal redegjøre for hvilke forhold som vil bli utredet og belyst i planforslaget. Forslag til planprogram skal sendes på høring til berørte myndigheter og interesseorganisasjoner og legges ut til offentlig ettersyn. Dette gjøres samtidig som det varsles planoppstart. Frist for uttalelse til planprogram skal være minst 6 uker. Statens vegvesen mottar innspill og behandler innspillene til oppstartsvarelet og planprogrammet samt foretar nødvendige justeringer på planprogrammet før det sendes til fastsetting til kommunen.

Namsskogan kommune fastsetter planprogrammet for planarbeidet.

Statens vegvesen utarbeider konsekvensutredning i tråd med fastsatt planprogram og anbefaler et alternativ ut ifra resultatene i konsekvensutredningen.

Etter hvert skal Statens vegvesen legge detaljregulering med konsekvensutredning ut til offentlig ettersyn med frist for uttalelse minimum i 6 uker. Statens vegvesen mottar og behandler innkomne merknader og løser eventuelle innsigelser samt foretar nødvendige justeringer på planforslaget før det sendes til kommunen til vedtaksbehandling.

Planforslaget vedtas endelig av kommunestyret.

7.2 Medvirkning

Prosessene i plan- og bygningsloven, samt krav i offentlighetsloven, sikrer at man i plansaker får en bred medvirkning i hele planprosessen. Gjennom høring av planprogrammet, og etter hvert planforslaget, gis det anledning til å komme med innspill til planarbeidet. Opplysninger om skissert framdriftsplan for planprosessen fremgår av kapittel 7.3 under..

Det er lagt opp til et åpent informasjonsmøte i forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet og et møte under høringen av planforslaget der Statens vegvesen vil legge frem aktuelle tegninger og illustrasjoner, samt forklare planene.

Planarbeidet blir en gjenstand for konsultasjon etter samelovens §4-1. Statens vegvesen vil varsle Sametinget, de berørte reinbeitedistriktene og Statsforvalter særskilt om konsultasjonsplikten tidlig i prosessen med sikte på å få til første konsultasjon før planprogrammet fastsettes. Avklaring av ytterligere konsultasjoner vil gjøres i samråd med deltakende parter og ut ifra omfanget av eventuelle interessekonflikter.

I tillegg til de lovfestede medvirkningspunktene ved oppstart og ved offentlig ettersyn av planforslag samt konsultasjoner etter sameloven, vil aktuelle parter bli involvert på passende tidspunkt i arbeidet med selve planforslaget. Dette kan bli faglige særmøter med offentlige høringsparter, møter med grunneiere og ev. andre interessegrupper i området.

Statens vegvesen og planmyndighetene har som målsetting å gi god informasjon om planarbeidet, slik at alle parter har god innsikt i planprosessen og i foreslåtte løsninger og konsekvenser av disse.

Informasjon om prosjektet og aktuelle dokumenter legges fortløpende ut på vår nettside <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e6namdalen/>. Der ligger det også kontaktinformasjon til prosjektleder og planleggingsleder i Statens vegvesen. Plansaksbehandler og leder for infrastruktur og samfunnsutvikling i Namsskogan kommune kan også kontaktes for informasjon om prosjektet.

Statens vegvesen har som tiltakshaver hovedansvaret for utarbeidelsen av reguleringsplanen og vil, frem til vedtaksbehandling i kommunen, stå som hovedansvarlig for informasjon om planarbeidet. Gjennom informasjonsarbeidet ønsker man å oppnå lokal medvirkning i planarbeidet.

7.3 Fremdriftsplan

Nedenfor presenteres skissert fremdriftsplan for planprosessen.

Tabell 2 Skissert fremdriftsplan for planprosessen

Fase	2024				2025		
	Vår	Sommer	Høst	Vinter	Vår	Sommer	Høst
<i>Varsel om oppstart av planarbeid</i>	■						
<i>Offentlig høring av planprogram</i>	■	■					
<i>Infomøte for berørte og offentlige instanser</i>	■	■					
<i>Vurdering av merknader og bearbeiding</i>		■					
<i>Fastsetting planprogram</i>		■					
<i>Planarbeid og konsekvensutredning</i>		■	■	■	■		
<i>Offentlig ettersyn av forslag til detaljreguleringsplan</i>					■	■	
<i>Infomøte for berørte og offentlige instanser</i>					■	■	
<i>Vurdering av merknader og justering av planforslag</i>						■	
<i>Vedtak av detaljreguleringsplan</i>						■	■

Tidligst mulige oppstart av byggearbeider kan ikke påregnes før 2 kalenderår etter endelig vedtatt reguleringsplan. Byggestart er avhengig av bevilgninger over statsbudsjett.

8 Anbefaling

Statens vegvesen, med grunnlag i medvirkningsprosessen og de utredninger som blir gjennomført i reguleringsplanarbeidet, skal gi en begrunnet anbefaling for valg av alternativ for ny E6 på strekningen Mellingsmoen-Nordland grense. De ulike interessene i samfunnet vil i planarbeidet ses i sammenheng. Statens vegvesen vil i anbefalingen særlig legge vekt på at hensynet til trygg og fremtidsrettet veg ivaretas.

9 Vedlegg

Tegning - Planavgrensning

Vurdering - Krav om konsekvensutredning

Forprosjekt - Blå og rød linje

Skisser - Grønn linje



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag