



Statens vegvesen

Detaljreguleringsplan

Plan til Off. ettersyn



Prosjekt: E6 Helgeland

Parsell: Flyum - Kappfjelli

Kommune: Grane

Innhold

2 Innledning.....	3
2.1 Hva er en reguleringsplan.....	3
3 Bakgrunn for planforslaget.....	7
3.1 Planområdet	8
3.2. Hvorfor utarbeides forslag til reguleringsplan for Flyum - Kappfjelli.....	9
3.3 Målsettinger for planforslaget og for ferdig vegprosjekt.....	9
3.4 Tiltakets forhold til KU-forskriften	9
3.5 Planstatus for området	9
4 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	10
4.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	10
4.3 Trafikkforhold	10
4.4 Landskapsbilde/bybilde.....	11
4.5 Nærmiljø/friluftsliv	11
4.6 Naturmangfold	12
4.7 Kulturmiljø.....	12
4.8 Naturressurser	12
4.9 Grunnforhold	13
5.1 Forutsetninger og standardvalg.....	14
5.2 Strekningsvis gjennomgang.....	15
6 Virkninger av planforslaget	17
6.1 Framkommelighet	17
6.2 Trafikksikkerhet.....	17
6.3 Avlastet veg og forslag til omklassifisering	17
6.4 Naboskap	17
6.5.1 Berørt bebyggelse.....	17
6.5.2 Innløsning av bebyggelse	17
6.5.3 Avkjørsler og andre naboforhold	17
6.6 Byggegrenser	18
6.9 Landskap/bybilde.....	18
6.10 Nærmiljø/friluftsliv.....	19
6.11 Naturmangfold Forholdet til kravene i kap.II i Naturmangfoldloven.....	20
6.11.1 Verneområder.....	20
6.11.2 Naturtyper	20
6.11.3 Arter.....	20
6.11.4 Vannmiljø.....	20
6.11.5 Dyreliv	20

6.11.6 Økologiske funksjoner og prosesser	20
6.12 Kulturmiljø	20
6.13 Naturressurser	20
6.13.1 Jordbruk	20
6.13.2 Skogbruk	21
6.13.3 Reindrift	21
6.13.4 Drivverdige fjell- og løsmasseforekomster	21
6.14 Støy og vibrasjoner	21
6.15 Forurensning	22
6.16 Massehåndtering	22
7 Risiko, sårbarhet og sikkerhet ROS-analyse	23
7.1 Naturfare	23
7.1.1 Ras, skred	23
7.1.2 Flom, erosjon, vann	23
7.1.3 Klima	23
7.2 Menneske- og virksomhetsbasert fare	23
7.3 Beredskap	23
7.4 Trafikksikkerhet	23
7.5 Forurensning	23
7.6 Helse, miljø og sikkerhet i bygge- og driftsfasen	23
8 Andre dokumenter	24
8.1 Forslag til reguleringsbestemmelser	24
8.2 Forslag til plankart	26

2 Innledning

Som en del av Prosjekt E6 Helgeland (<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/e6helgeland>) har Statens vegvesen i samarbeid med Grane kommune utarbeidet en detaljreguleringsplan for dels utbedring og dels ombygging av E6 på strekningen Flyum - Kappfjelli i Grane kommune, Nordland fylke.

Formålet med detaljreguleringsplanen er å legge til rette for bygging av en fremtidsrettet E6 som eliminerer dagens fremkommelighetsproblemer på strekningen.

2.1 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. I noen tilfeller vil en reguleringsplan også omfatte en konsekvensutredning.

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 illustrasjonshefte med supplerende tegninger. (I denne reguleringsplanen ligger planens tegningsdel tegning R1 og R9 ligger bakerst i planheftet. I tillegg er det utarbeidet et illustrasjonshefte med supplerende tegninger)

Behandling av reguleringsplan -

Normalt planlegger Statens vegvesen etter pbl 3-7 jf § 12-8 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.

Dersom planen omfatter konsekvensutredning, skal det utarbeides et planprogram som legges ut til offentlig ettersyn. Planprogrammet fastsettes av ansvarlig myndighet (normalt kommunen) etter merknadsbehandling. Det utarbeides så et planforslag med konsekvensutredning. Planforslaget med konsekvensutredning legges ut til offentlig ettersyn, merknadsbehandling og eventuelt endring av planen foretas før planforslaget oversender kommunen for sluttbehandling. Planmyndigheten (kommunen) skal ved behandlingen ta hensyn til konsekvensutredningen og uttalelsene til denne.

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.

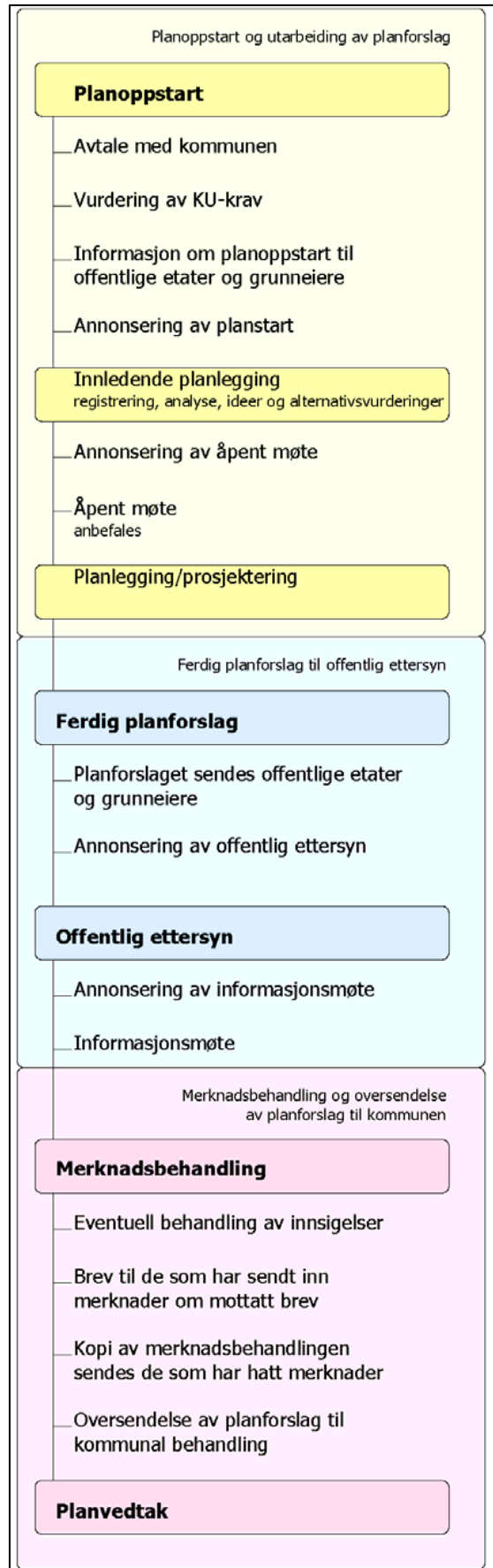
Departementet kan avgjøre om innsigelsene skal tas til følge og kan i så fall gjøre de endringer i planen som kreves.

Kommunen kunngjør planvedtaket.

Klage på vedtatt reguleringsplan -

Vedtak om reguleringsplan kan påklages til Miljøverndepartementet etter pbl § 12-12

Avgjørelsesretten i klagesaker er delegert fra departementet til fylkesmannen.



Illustrasjon av planprosessen

Reguleringsplanforslaget består av følgende deler:

Teksthefte, planforslag til høring i A4 format datert februar 2013. Tekstheftet inneholder planbeskrivelse med reguleringsbestemmelser og reguleringsplankart.

Illustrasjonshefte i A3 format datert februar 2013. Illustrasjonsheftet inneholder normalprofil, plan- og profiltegninger og støysonekart.

Planforslaget ble lagt ut til offentlig ettersyn i perioden: 25. februar – 12. april 2013

På følgende steder:

Grane kommune, rådhuset, Trofors

Statens vegvesen Region nord, Mosjøen, Mosjøen trafikkstasjon

Statens vegvesen Region nord, Bodø, Dreyfushammarn 31/33, Bodø

Internet: www.vegvesen.no

Frist for å komme med merknader ble satt til: 12. april 2013

Statens vegvesen tar imot merknader og saksbehandler disse.

Planforslaget vil deretter oversendes Grane kommune for videre behandling og endelig vedtak.

Kommunens vedtak kan påklages.

Spørsmål kan rettes til:

Statens vegvesen Region nord:

Svein Bjørgo Larsen, tlf: 75552941, eller e-post: svein.larsen@vegvesen.no

Grane kommune, teknisk.

Planarbeidet har vært organisert slik –

Prosjekteier/oppdragsgiver: Prosjekt E6 Helgeland

Prosjektgruppe Statens vegvesen:

Prosjektansvarlig: Bård Nyland

Prosessleder: Svein Bjørgo Larsen

May-Brith Holand – vegplanlegger, plan og prosjektering

Mari Hagen - landskapsarkitekt, plan og prosjektering

Henrik Lissman – geotekniker, geo og lab

Per Christian Enger – grunnerverver, erverv og eiendom

Finn Jørgensen – ressursavdelingen, bru, tunnel og elektro

Grane kommune: teknisk

3 Bakgrunn for planforslaget

E6 på Helgeland har meget dårlig standard som skaper problemer for trafikantene og påfører næringslivet store kostnader. Den dårlige standarden påvirker også trafikksikkerheten.

I Nasjonal Transportplan (NTP) 2010-19 er det lagt inn 1,7 mrd. kr. til strekningene Brenna-Brattås-Lien, Mosjøen-Osen og Mo-Bolna. I tillegg kan det være aktuelt å bruke 200-300 millioner kroner til mindre tiltak. NTP angir at utbyggingen av E6 på Helgeland kan forseres hvis det er lokal tilslutning til bruk av bompenger.

Statens vegvesen i samarbeid med kommunene Grane, Vefsn, og Rana, utredet muligheten for en delvis bompengefinansiert ”utbyggingspakke” for E6 mellom Nord-Trøndelag grense og Bolna. Alle de tre kommunene og Nordland fylkeskommune har gitt sin tilslutning til bruk av bompenger som en delfinansiering av en utbyggingspakke på 3,9 milliarder kroner. Nå skal saken behandles i Stortinget før en utbygging kan starte.

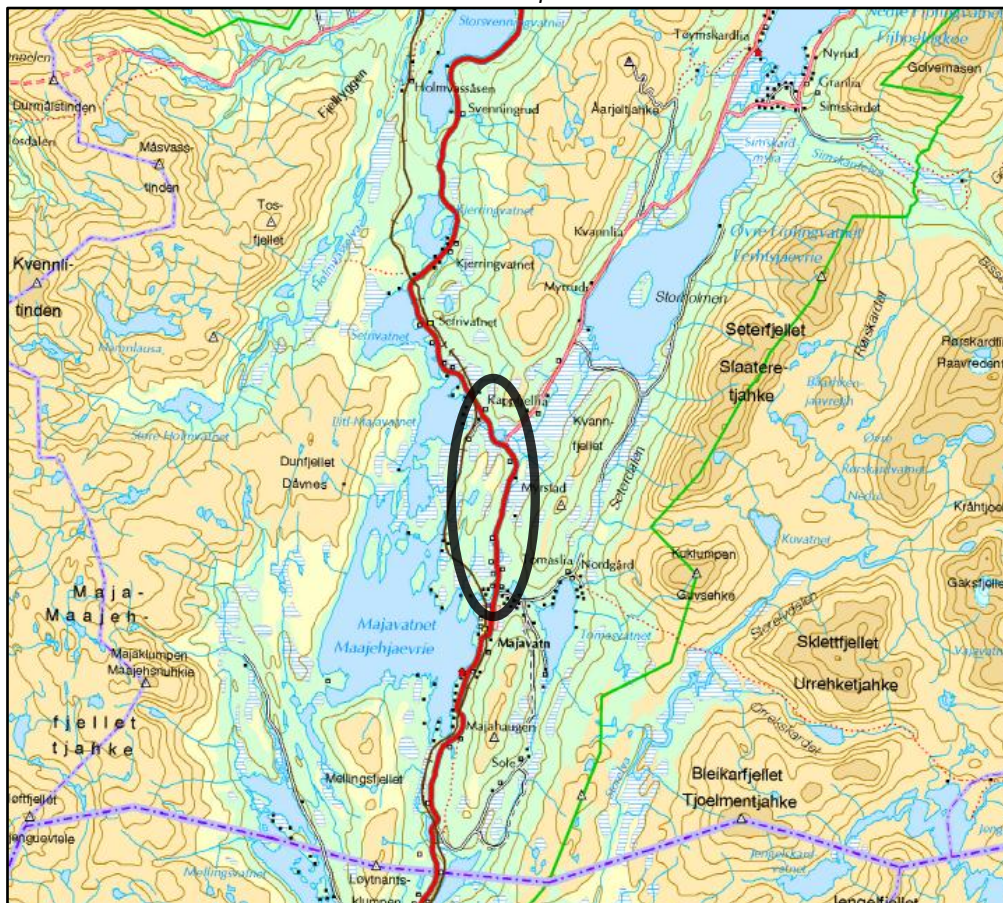
Utbyggingen inneholder tiltak som utbygging og utbedring for til sammen 3,92 mrd. kr. inklusiv etablering av seks bomstasjoner.

- Strekningen er ca. 260 km lang. Det skal gjøres noe med ca. 200 km av den.
- Det skal bygges ca. 50 km ny veg. Det krever reguleringsplaner.
- Ca. 150 km skal utbedres i samsvar med valgt utbedringsstandard
- De resterende ca. 60 km har tilfredsstillende standard og inngår ikke i pakken.
- Tiltakene er spredt ut over hele strekningen.
- Utbyggingsperioden forutsettes fra 2011-2020.
- Den statlige finansieringen utgjør ca. 2,8 mrd. kr. hvorav 1,96 mrd. kr. følger av investeringsprogrammet i NTP 2010-19. I tillegg forutsettes 500 mill. kr. i statlige midler i perioden 2020-2022, samt 340 mill. kr. i øremerkede vedlikeholdsmidler.
- Det er forutsatt at de resterende 1,12 mrd. kr. dekkes ved bompenger.
- Bompengene kreves inn i 6 automatiske bomstasjoner; Krokstrand, Reinforshei, Skamdal, Fusta, grense Vefsn/ Grane og Svenningvatn.
- Takst for hver bom vil variere fra kr. 15 til kr. 40 (lette kjøretøy).
- Total takst dersom alle bommene passeres vil være kr. 145,-.
- Innkrevningstiden vil være 18 år.

3.1 Planområdet



Oversiktskart over planområdet



Oversiktskart over planområdet.

3.2. Hvorfor utarbeides forslag til reguleringsplan for Flyum - Kappfjelli

Dagens E6 på strekningen er ca. 5,5 km lang og har en vegbredde fra 5,8 til 6,7 meter. Vegen fungerer både som stamveg og lokalveg for bebyggelsen langs vegen.

Vegen har stedvis dårlig kurvatur både i horisontal- og vertikalplanet. På strekningen er det flere boligavkjørsler som er uoversiktlige pga. vegens kurvatur.

Vegen har dårlig bæreevne og må forsterkes for å oppfylle kravene til 10 tonns helårsbæreevne.

3.3 Målsettinger for planforslaget og for ferdig vegprosjekt

Formålet med detaljreguleringsplanen er å legge til rette for bygging av en fremtidsrettet E6 som eliminerer dagens fremkommelighetsproblemer på strekningen.

3.4 Tiltakets forhold til KU-forskriften

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

Når det ble varslet oppstart for denne planstrekningen var det med utgangspunkt tenkt på utbedring av dagens E6.

Hverken Nordland fylkeskommune eller Sametinget er kjent med forninner i området, ikke krav til KU.

3.5 Planstatus for området

Gjeldende plan for området er kommuneplanens arealdel.

4 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

4.1 Beliggenhet



Utsnitt ortofoto over området med eksisterende vegsituasjon

4.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Planlagt vegstrekning starter like nord for Majavatn, der dagens E6 er ferdig utbedret. I starten av parsellen er det en del boliger på vestsiden av vegen videre nordover passerer vi en beitehage og samlegjerde for reindrifta. Her ligger vegen i kant med et stort myrområde der det er problemer med snedrift om vinteren. Der E6 passerer et stort steinbrudd er det et kryss med avkjørsel mot Fiplingdalen «villmarksvegen». Planstrekningen ender opp etter at veien har krysser Bjortjønnbekken.

4.3 Trafikkforhold

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

I perioden 2003 – 2012 er det registrert 5 politirapporterte personskadeulykker. Av disse ulykkene var det 7 personer med lettere skader, 0 alvorlig skadde, 0 meget alvorlig skadd og 1 drept.. Vanligste ulykkestype er utforkjøring og møteulykker (motsatt kjøretning).

4.4 Landskapsbilde/bybilde

Landskapsregion – landskapskarakter

Vegen og planområdet strekker seg gjennom én landskapsregion slik det er beskrevet og klassifisert i NIJOS inndeling i landskapsregioner i Norge: *Svenningdal/Hattfjelldal som del av innlandsbygdene i Nordland (landskapsregion 33.1)*. Typisk for regionen er at den omfatter de store dalførene i Nordland fylke, og det karakteristiske skogkledte dallandskapet dominerer i planområdet. Landskapets hovedform er formet av isen som en bred U-dal.

Vannflater (Stortjønna), bekker/elver og myr i høytliggende områder gir åpne lysninger, utsyn og variasjon i den ellers skogdekte dalen. Planområdet er i stor grad preget av et homogent og frodig naturlandskap, med enkelte menneskelige inngrep som veg, jernbane og krafttraséer.

Det er svært lite bebyggelse og kulturmark i planområdet for denne parsellen; helt i sør, ved porten til Nord-Norge ligger en rasteplass med souvenirbutikk/kafé. Dette er en viktig milepæl langs E6. Videre nordover krysser dagens veg en lysning med et tun bestående av et bolighus og diverse driftsbygninger. Her er også noe beite-/dyrkamark. Deretter starter noe mer tett bebyggelse der parsellen slutter ved Majahaugen.

Vegen gjennom landskapet

Dagens europaveg har på størstedelen av strekningen mer karakter av livsnerve enn av barriere. Videre er trafikkbelastningen de fleste steder så liten at barrierewirkningen ikke er påtrengende. Dagens E6 starter på et høydedrag ved fylkesgrensa til Nord-Trøndelag før den føres nedover mot dalbunnen og følger denne nordover. Vegens kurvatur følger i hovedtrekk terrengets former og ligger lett i landskapet. Visuelt er den i dag et lite inngrep. Jernbanelinja følger også dalbunnen, og går nesten parallelt med vegen. Sammen fragmenterer de to strukturene landskapet, og svekker de visuelle kvalitetene i områdene rundt.

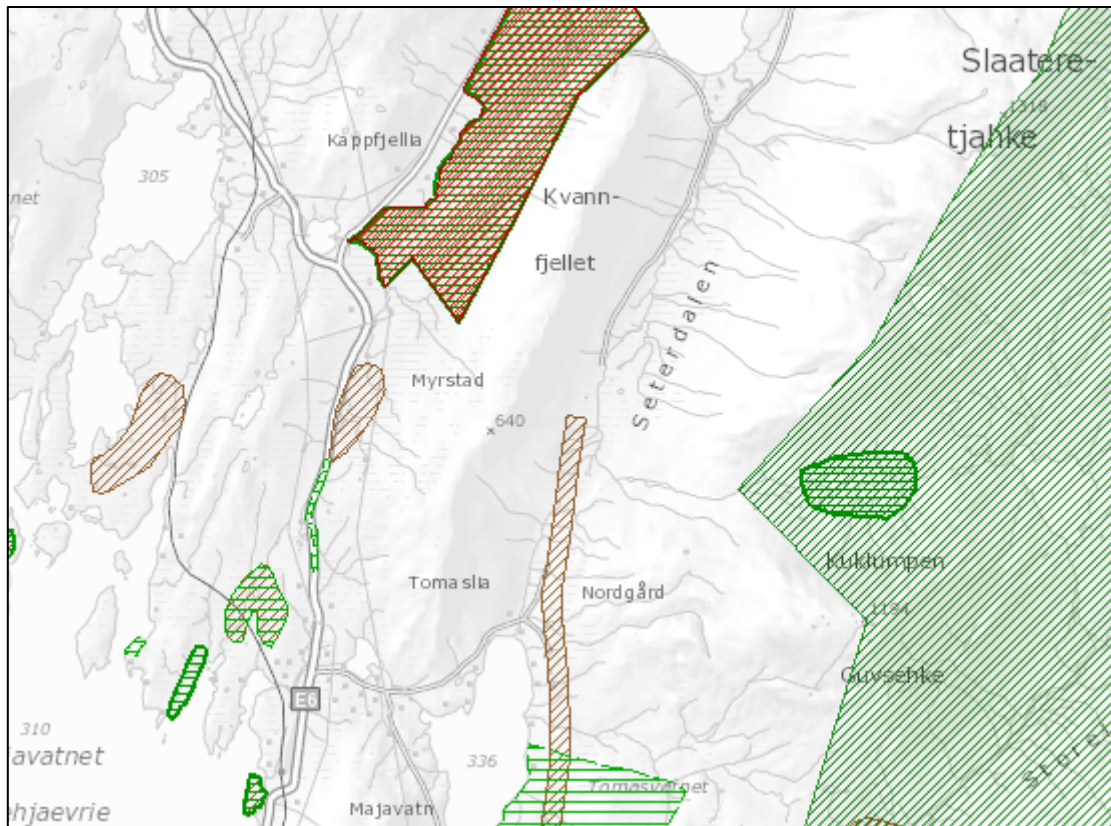
Det mest karakteristiske for reiseopplevelsen er at man store deler av strekningen kjører i en korridor av skog: Vekselsvis furu-, gran- og bjørkeskog. Glimtvis opplever man også nærværet av jernbanesporet, som man krysser én gang i løpet av parsellen. Selv om landskapet i området byr på variasjon, så er strekningen langs denne parsellen, isolert sett, svært monoton. Sekvensene er lange, og variasjonene/bruddene er få og lite iøynefallende. Det mest iøynefallende bruddet er Stortjønna, men hvor utsikten er delvis lukket bak trær. Ser man imidlertid på strekningen i sammenheng med vegen sør for fylkesgrensa, så er «porten til Nord-Norge» en attraksjon som bidrar til variasjon på strekningen som også her domineres av skog.

4.5 Nærmiljø/friluftsliv

Områdene langs planstrekningen blir brukt til friluftsliv. Vannene er mye brukt til fiske, og i tillegg jaktes det i terrenget fra vegen opp mot fjellet.

4.6 Naturmangfold

Det er sjekket opp mot naturbasen til Direktoratet for Naturforvaltning og det er funnet noen registreringer innenfor planområdet. Se kartutsnitt under.



Utsnitt fra Naturbasen

Deler av dagens E6 er registrert med artsrik vegkant, og i myren som grenser opp mot E6 er det registrert et leve og hekkeområde for enkelte våtmarksfugler.

4.7 Kulturmiljø

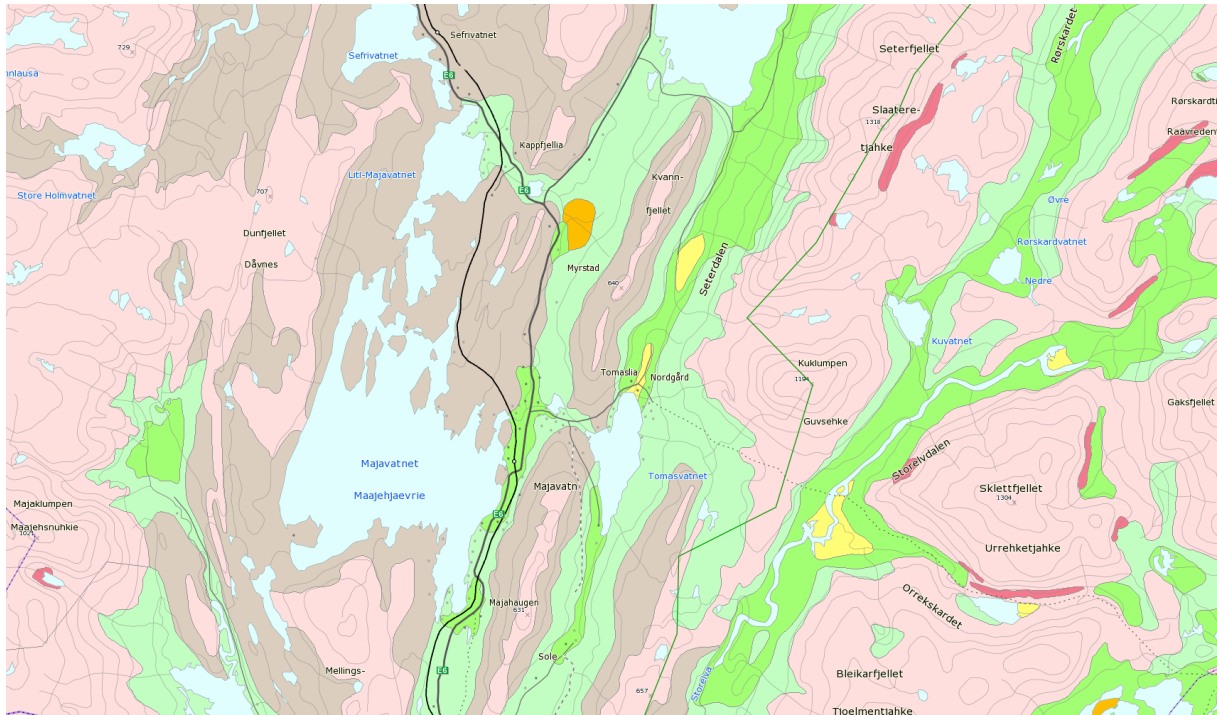
I forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet har vi engasjert Sametinget, kulturminneavdelingen, om å befare området i forhold til kulturminner det er ikke registrert noen så lang. Men de minner om varslingsplikten dersom det skulle dukke opp noen. Nordland fylkeskommune har heller ikke registrert noen kulturminner innenfor planområdet.

4.8 Naturressurser

Det er en del skog langs planstrekningen.

4.9 Grunnforhold

Området ligger i sin helhet godt over marine grense og der vil ikke være noen marin leire å finne etter parsellen. Løsmassekart fra NGU viser at området til stor del består av tynt torvdekke over berggrunn. Der kan også ventes morenemateriale med forskjellig mektighet.



5 Beskrivelse av planforslaget

5.1 Forutsetninger og standardvalg

Planen skal sikre areal til utbedring av vegen, sikre adkomst til eiendommer langs vegen. I tillegg er detaljerte løsninger for veg tatt med så langt dette har vært mulig på dette nivå. Mange av detaljene må avklares i en videre detaljprosjektering, byggeplan. Reguleringsplanen har en rekke bestemmelser som sikrer at ulike forhold ivaretas i de framtidige prosesser.

Veganlegget legges i minst mulig grad i berøring med vassdrag og tilhørende kantsoner.

Planen legger til rette for bygging av en fremtidsrettet E6 med slake kurver og akseptable stigningsforhold på strekningen Flyum - Kappfjelli.

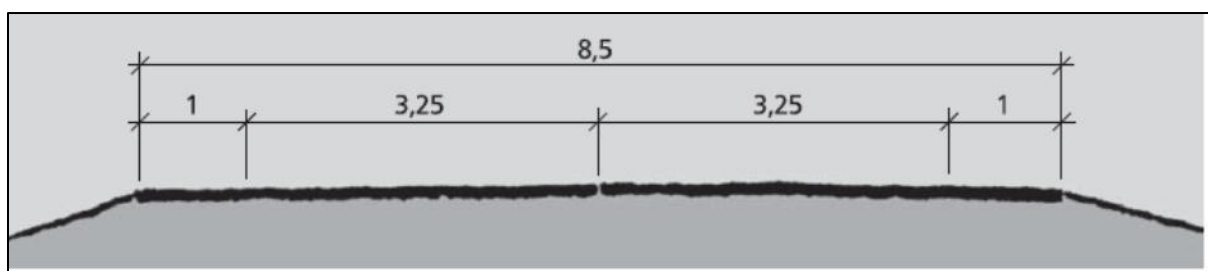
Areal til vegformål avsettes noe bredere en det fysiske inngrepet vegbyggingen medfører. Bakgrunnen for dette er at vegvesenet gjennom denne detaljreguleringsplanen også ønsker å legge til rette for at vegen kan driftes og vedlikeholdes på en enkel måte i fremtiden. Gjenstående sløyfer av dagens E6 foreslås revegetert.

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

Areal som ikke foreslås regulert til vegformål er regulert til fellesformålet LNFR .

Årsdøgns trafikken (ÅDT) på planstrekningen for året 2008 var ca. 1000kjøretøy. Når Statens vegvesen utbedrer/lager ny veg dimensjoneres vegen for trafikkmengde beregnet 20 år frem i tid etter åpningsdato. I beste fall for Flyum - Kappfjelli er byggestart i år 2016 og åpning av ny veg i år 2020. Det tilsier at vegen skal dimensjoneres ut fra forventet trafikkmengde i år 2034. For denne vegstrekningen er det predikert en ÅDT på 1350 kjøretøy i år 2034. For vegpakke Helgeland er det bestemt at der E6 skal utbedres etter en omforent utbedringsstandard, der:

- Vegbredde minst 8,5 m og S2 standard skal tilstrebes
- bruer mindre enn 7,5 m utbedres
- Ingen kurve skal ha mindre horisontalradius enn 150 m
- ”problembakker” skal utbedres

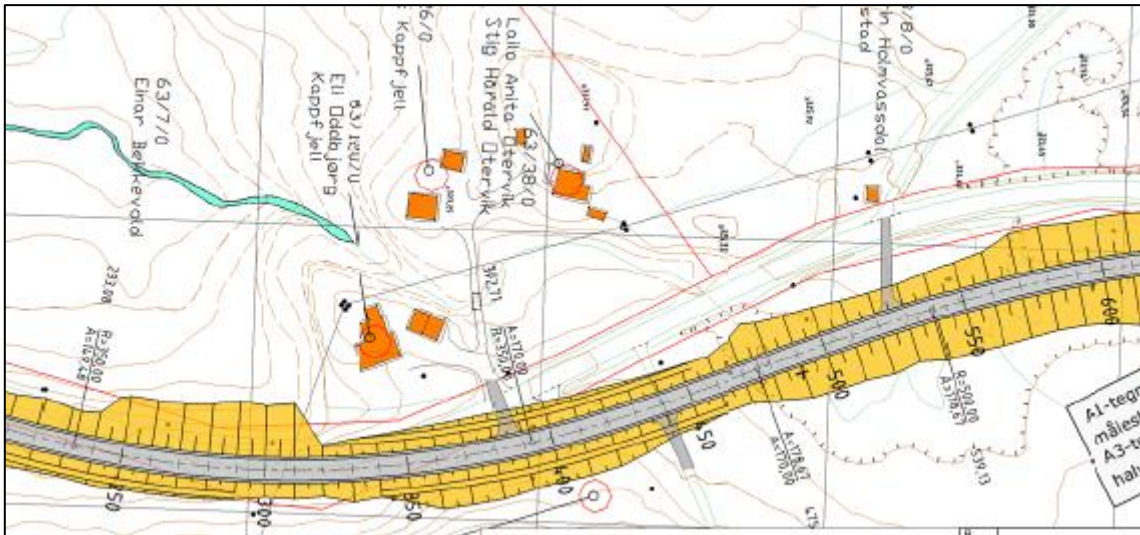


Figur 1. Tverrprofil S2 Stamveg, ÅDT 0-4000 og fartsgrense 80 km/t. Hver kjørebane består av et kjørefelt på 3,25 meter og en vegskulder på 1 meter. Totalt får vegen 8,5 meter bredde – eksklusiv nødvendige skjæringer og fyllinger.

Planstrekningen er på ca.5,5 km.

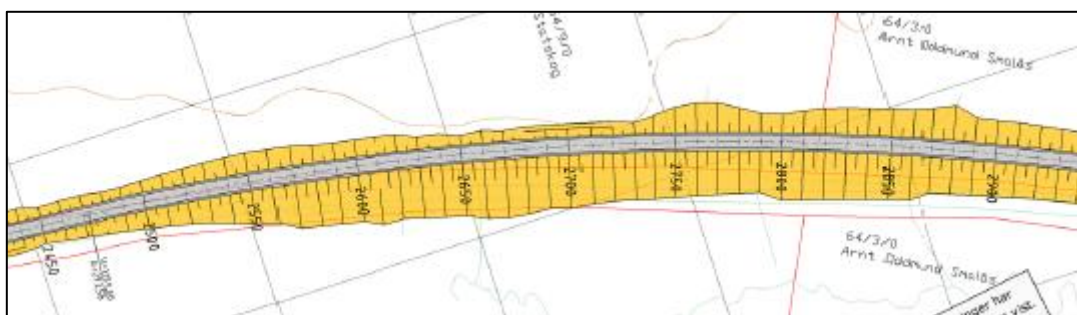
5.2 Strekningsvis gjennomgang

I sør starter planstrekningen der E6 gjennom Majavatn er ferdig utbedret. For å rette ut en del svinger i begynnelsen av strekningen, må det etableres ny adkomst til boligene som ligger vest for E6, se utsnitt under.



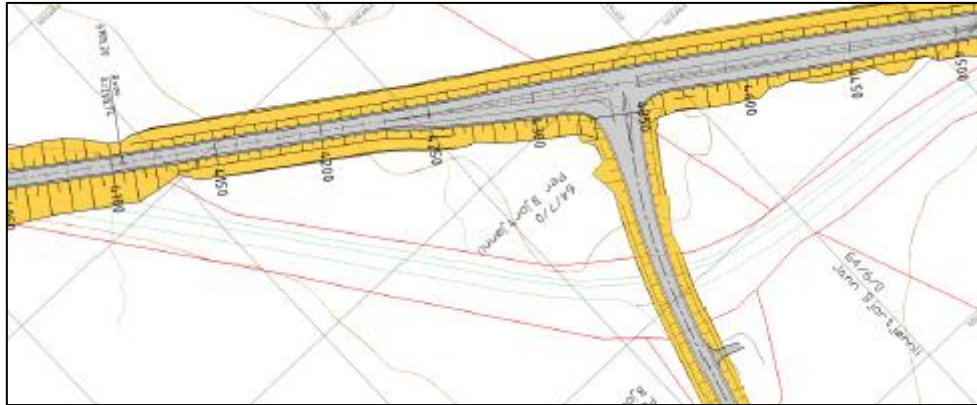
Utsnitt illustrasjonsplan Flyum

Videre nordover følger ny E6 stort sett dagens E6 med noen mindre justeringer. Nord for avkjørselen til samlegjerdet for reindriften legges ny E6 mot vest og heves over dagens terreng. Dette for å unngå problemer med snedrift om vinteren.



Område der vegen er justert mot vest og hevet.

Videre følger vegen stort sett dagens trase helt til man kommer til det store steinbruddet. Her er vegen lagt helt inn i dagens steinbrudd og det må opparbeides nytt kryss og avkjørsel til Fiplingdalen «Villmarksvegen».



Utsitt nytt kryss til Villmarksvegen

5.4 Planlagt arealbruk



Utsnitt av reguleringsplan

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

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

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

6 Virkninger av planforslaget

6.1 Framkommelighet

Ved en realisering av planforslaget oppnås en fremtidsrettet E6 som eliminerer dagens fremkommelighetsproblemer på strekningen.

Eksisterende E6 og ny E6 blir for øvrig ca. like lange.

6.2 Trafikksikkerhet

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

6.3 Avlastet veg og forslag til omklassifisering

Statens vegvesen foreslår at gjenstående sløyfer av dagens E6 som ikke omfattes av arealformålet Veg legges ned og revegeteres slik at den totale virkningen i området fortsatt kun blir en veg. Gjenstående sløyfer som er avsatt til Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift (LNFR) i detaljreguleringsplanen foreslås tilbakeført til tilstøtende grunneiendommer.

6.4 Naboskap

Langs store deler av planstrekningen har vi ingen bebyggelse. Ny E6 følger stort sett dagens rase.

6.5.1 Berørt bebyggelse

Ingen bebyggelse er berørt av planforslaget.

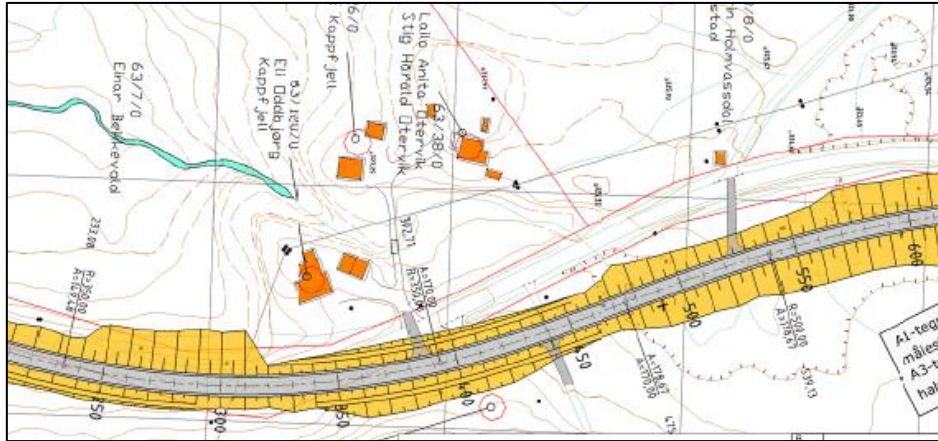
6.5.2 Innløsning av bebyggelse

Det er ingen bebyggelse langs denne planstrekningen som blir berørt og må innløses.

6.5.3 Avkjørsler og andre naboforhold

I utgangspunktet oppheves alle dagens avkjørsler med ny reguleringsplan. Alle nye og fremtidige avkjørsler er avmerket på reguleringsplanen med sorte piler. Dette er det viktig at man ser på når reguleringsplanen er på høring. Dersom det er avkjørsler som er glemt vil vi ha innspill på dette.

For å rette ut en del svinger i begynnelsen av strekningen, må det etableres ny adkomst til boligene som ligger vest for E6, se utsnitt under.



Utsnitt illustrasjonsplan Flyum

6.6 Byggegrenser

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

6.9 Landskap/bybilde

Veglinja

Planen foreslår en utbedring av E6 i en strekning på 4,5 km. I planforslaget er det lagt opp til at den nye veglinja i stor grad følger eksisterende trasé. Der hvor dette er tilfelle ligger vegen stort sett godt i terrenget og medfører et mindre inngrep i landskapet etter hvert som sidearealer og istandsatte rester av vegen gror til. Fjernvirkningen er liten, både for den reisende og for omgivelsene. Sør i planområdet er det foreslått en omlegging av vegen. Denne delen er ikke underordnet landskapet, men skaper et brudd med landskapets former. Dette fører til både høye fyllinger og en lengre korridor med skjæring på begge sider av vegen. En slik utforming bidrar til at vegen blir en større fysisk barriere i landskapet enn det dagens vegtrasé i samme område representerer.

Normalprofilen

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

Massedeponi

Ved profil 2800-3200 er det foreslått massedeponi. Deler av dette vil bli liggende i en forsenkning i terrenget, og det er gode muligheter for å tilpasse det til landskapet. Imidlertid skal man i neste fase være oppmerksom på at man tar hensyn til stien som går på nedsiden av det foreslåtte deponiet.

Oppsummering

Samlet sett vil planforslaget medføre mindre endringer i landskapet. I årene etter ferdigstilling vil det nye veganlegget delvis fremstå som et sår i landskapet. Når fyllinger, jordskjæringer og massedeponi gror til, vil anlegget oppleves som mer integrert i landskapet.

Det vil være liten eller ingen påvirkning på landskapsbildet og landskapskarakteren i området dersom man lykkes med planlegging og gjennomføring av avbøtende tiltak i de neste fasene av prosjektet.

AVBØTENDE TILTAK/VIDERE ARBEID

For å oppnå best mulig landskapstilpasning med utgangspunkt i planforslaget anbefales det at man i neste fase jobber videre med prinsippene for landskapstilpasning som er beskrevet i *Visuell veileder for vegpakke Helgeland* som ble utarbeidet av Feste Lillehammer as i 2006. Noen sentrale punkter for den videre planleggingen kan oppsummeres her:

- Utarbeidelse av rigg- og marksikringsplan som blant annet beskriver håndtering av toppmasser/frøbankjord, som senere kan benyttes til naturlig revegetering av sidearealer og massedeponi. Frøbankjord er en knapphetsressurs som er svært avgjørende for resultatet i anlegg som dette.
- Planer for terrengutforming og istandsetting av massedeponi. Permanente deponiområder på strekningen gir større inngrep i landskapet. Det skal i de neste fasene leveres deponiplaner for bruk og istandsettelse. Deponiplanen skal sikre at istandsatt massedeponi har en terrengtilpasset utforming, og tildekkes med vekstmasser og revegeteres, helst med bruk av stedlig frøbankjord. Deponiplanene må godkjennes av byggherre før de blir tatt i bruk.
- Tilbakeføre rester av den gamle vegen til opprinnelig terreng.

Videre anbefales det også at man vurderer å skape noen visuelle attraksjoner som bidrar til ytterligere variasjon. Ett eller flere tydelige variasjoner vil føre til at monotonien langs strekningen brytes. Dette vil igjen øke både trafikksikkerheten ved at trafikanten «våkner» når det skjer noe nytt, samtidig som det øker kvaliteten på reiseopplevelsen. For å finne ut hvor disse attraksjonene bør være lokalisert, bør man se flere parseller i prosjektet i sammenheng. Eksempler på slike attraksjoner kan være rasteplasser av høy funksjonell og opplevelsesmessig kvalitet, områder med effektbelysning, kunst langs vegen, tynning av skog langs innsjøer.

6.10 Nærmiljø/friluftsliv

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

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

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

6.11 Naturmangfold Forholdet til kravene i kap.II i Naturmangfoldloven

Planområdet er vurdert ut fra den foreliggende data i Naturbasen. Det er ikke registrert spesielle arter, naturmiljø eller kulturmiljø.

Naturressurser i planområdet begrenser seg til utmarksbeite (sau og rein), samt noe skogbruk.

For å redusere den samlede belastningen på økosystemet så mye som mulig er ny veg plassert i samme trase eller i umiddelbar nærhet av denne for å minske behov for å ta i bruk nye arealer. Videre legges det til rette for at alle gjenstående sløyfer av dagens E6 skal saneres og revegeteres, slik at den samlede belastningen på økosystemet fortsatt vil være en veg.

Det vil for øvrig bli utarbeidet en egen Ytre Miljø Plan (YM-plan) før anleggsarbeidet tar til for å sikre at miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder benyttes.

6.11.1 Verneområder

Ingen vesentlig virkninger.

6.11.2 Naturtyper

Ingen vesentlig virkninger.

6.11.3 Arter

Ingen vesentlig virkninger.

6.11.4 Vannmiljø

Ingen vesentlig virkninger.

6.11.5 Dyreliv

Ingen vesentlig virkninger.

6.11.6 Økologiske funksjoner og prosesser

Ingen vesentlig virkninger.

6.12 Kulturmiljø

Ingen vesentlig virkninger.

6.13 Naturressurser

Ingen vesentlig virkninger.

6.13.1 Jordbruk

Ingen vesentlig virkninger.

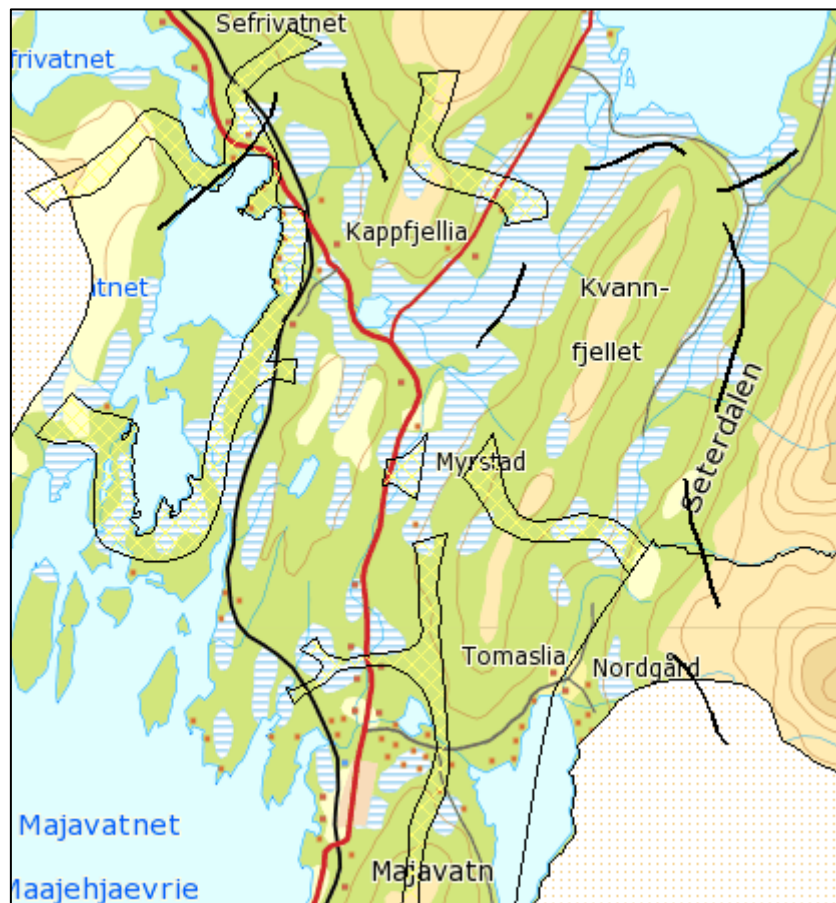
6.13.2 Skogbruk

Ingen vesentlig virkninger.

6.13.3 Reindrift

Den planlagte strekningen går gjennom Voengeln-Njaarke reinbeitedistrikt sitt område. Det har vært gjennomført befaringer med reinbeitedistriktet sin leder Per Johan Westerfjell for påvisning av flyttleier for rein, og andre viktige områder for reindriften. Kartutsnittet under viser hvor flyttleien for denne planstrekningen går. Det er to flyttleier som krysser E6 i området. Den ene flyttleia går til samlegjerdet som ligger like ved E6. Planområdet ligger innenfor høstbeiteområdet.

Når det planlagte prosjektet skal gjennomføres er det viktig at det er en tett dialog mellom reinbeitedistriktet og byggherre. Dette for å unngå interessekonflikter med flytting mellom årstidsbeitene.



Utsnitt fra reindriftsforvaltningen brukskart

6.13.4 Drivverdige fjell- og løsmasseforekomster

Ved avkjøringen til Villmarksveien er det et stort steinbrudd.

6.14 Støy og vibrasjoner

“Retningslinjer for behandling av støy i arealplaner, T-1442” kommer til anvendelse ved bygging av nye veger. Utbedring av E6 på denne strekningen vil ikke føre til noen endrede støyforhold til noen av naboene til vegen.

6.15 Forurensning

Sannsynligheten for at det finnes flere drikkevannskilder (brønner) langs og i planområdet er stor. Det forutsettes en god dialog med grunneiere/brukere av brønnene for å løse eventuelle problemer som måtte oppstå med brønnene som følge av ny veg.

6.16 Massehåndtering

Massehåndtering vil i utgangspunktet skje innenfor areal avsatt til vegformål og deponi/riggområde. Det er videre mulig at areal avsatt til vegformål, deponiområder eller riggområder på tilgrensede parseller tas i bruk.

Hele strekningen skal kartlegges for fremmede arter (planter) før anleggsarbeidet settes i gang. Dette for å unngå spredning av disse ved flytting av jordmasser.

7 Risiko, sårbarhet og sikkerhet ROS-analyse

7.1 Naturfare

7.1.1 Ras, skred

Ikke registrert skred eller rasfare i området.

7.1.2 Flom, erosjon, vann

Ikke noen fare for flom i planområdet.

7.1.3 Klima

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

7.2 Menneske- og virksomhetsbasert fare

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

7.3 Beredskap

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

Det kan være risiko for terroraksjoner, sabotasje og hærverk, selv om sannsynligheten for alvorlige aksjoner på denne strekningen anses som liten. Med de lave trafikk tallene vi opererer med på denne strekningen vil sannsynligheten for tap av menneskeliv i tilknytning til eventuelle aksjoner på E6 vurderes som liten.

7.4 Trafikksikkerhet

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

7.5 Forurensning

Dersom det finnes private brønner som er i bruk, og man ser at nedslagsfeltet og/eller selve brønnen berøres av riksvegutbyggingen, bør disse der det er praktisk mulig forsynes fra ny brønn.

7.6 Helse, miljø og sikkerhet i bygge- og driftsfasen

Som en del av detaljreguleringsplanarbeidet er det utarbeidet en særskilt risikovurdering for gjennomføring av planen. Det vil for øvrig bli utarbeidet en egen Sikkerhet, Helse og Arbeidsmiljøplan (SHA-plan), og Ytre Miljø (YM-plan) før anleggsarbeidet tar til. I tillegg skal entreprenør lage en Sikker Jobb Analyse (SJA) før utførelse av risikofylte arbeidsoppgaver.

8 Andre dokumenter

8.1 Forslag til reguleringsbestemmelser

§ 1 GENERELT

§ 1.0 Formål

Detaljregulering for E6 Flyum - Kappfjelli skal legge til rette for bygging av ny E6, samt sikre fremtidig arealdisponeringen rundt ny E6.

§ 1.1 Planavgrensning

Det regulerede området er vist med plangrense på plankart, sist revidert februar 2013 i målestokk 1:2000.

§ 1.2 Planområdets arealformål og hensynssoner

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

- § 12-5 nr. 2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
 - o Veg
- § 12-5 nr. 5 Landbruks-, natur-, og friluftformål samt reindrift
 - o LNFR-areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag.
- § 12-6 Områdebestemmelser
 - o Anlegg- og riggområde
- § 12-6 Faresone
 - o Høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler)

§ 2 FELLESBESTEMMELSER

§ 2.0 Etter Veglovens § 29 er byggegrensen 50 m fra senterlinje riksveg. Forbudet gjelder ikke bygninger i tilknytning til veganlegget. Unntak forekommer for eksisterende boligbebyggelse jfr. byggegrense.

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

§ 2.2 Miljødepartementets retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging(T-1442) skal legges til grunn for dimensjonering av støytiltak i reguleringsplanen. Støygrensen er i utgangspunktet

$L_{den} = 55$ dBA ved uteplass og utenfor rom med støyfølsom bruk. Retningslinjene åpner for at støygrensen ved utbedrings- og trafiksikkerhetstiltak kan økes.

For bygninger med støyfølsom bruk som, etter fastlagte skjermingstiltak langs veg, har en støybelastning som ligger i intervallet 55 – 65 dBA og som ikke har en støyøkning på >3 dBA tilbys ingen form for støydempende tiltak. Ved bygninger som har en økning >3 dBA og

ligger i intervallet 55 – 65 dBA eller hvor støybelastningen er >65 dBA skal det gis tilbud om skjermingstiltak. Skjermingstiltakene kan være voller, skjermmer eller tiltak på fasaden slik at det oppnås tilfredsstillende støynivå på privat uteplass og i alle oppholds- og soverom.

§2.3 Midlertidige rigg-deponiområder tillates benyttet til all virksomhet som er nødvendig for gjennomføring av veganlegget, herunder midlertidige bygninger og anlegg, lagring med mer. Etter avsluttet anleggsperiode opphører midlertidige reguleringsformål og området tilbakeføres til LNFRA.

§2.4 Så langt som det er mulig skal gang- og sykkelveger og bussholdeplasser innenfor planområdet utformes etter prinsippene om universell utforming.

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

§2.6 Det skal utarbeides en detaljert rigg- og marksikringsplan i prosjekteringsfasen som godkjennes av byggherre.

§2.7 Deponering av masser skal primært skje i tilknytning til utslakning av vegskulder og i bearbeiding av sideterreng til veg, (gjelder både E6, lokal- samleveger og gang- og sykkelveger). Formålet med deponering i veg er økt trafikksikkerhet, få en veg som ligger godt i terrenget og landskapet samt legge til rette for aktivt jordbruk inn mot E6 der vegen går igjennom dyrka mark.

§2.8 Under gjennomføring av prosjektet skal det være en tett dialog mellom byggherre og reinbeitedistriktet i forbindelse med flytting av rein i området.

§ 3 SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

§ 3.0 Generelt

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

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

§3.1 Byggehøyder

E6 skal ha høyder som vist i illustrasjonshefte datert februar 2013. Mindre endringer av høyden kan gjøres uten at det er å regne som avvik fra disse bestemmelsene. Definisjonen «mindre endring» må sees på bakgrunn av graden av berørt naboskap.

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

§ 4.0 Generelt

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

§ 5 OMRÅDEBESTEMMELSER

§ 5.0 Anlegg- og riggområde

Areal avsatt til anlegg- og riggområde kan tas i bruk til midlertidige anleggsområder, riggområde, etc. i anleggsperioden. Dersom stiplede områder tas i bruk skal de revegeteres og tilbakeføres til opprinnelig arealbruk. Gjenstående sløyfer av dagens E6 skal revegeteres.

§5.1 Arealer avsatt til midlertidig deponi, rigg og anleggsområde skal inngå i rigg- og marksikringsplanen. Planen skal forklare og illustrere hvordan arealene skal brukes og etter endt bruk istandsettes. Områdene skal istandsettes når E6 er ferdigstilt.

§5.2 Områder til permanente massedeponi for masser fra veganlegget. Før bruk av permanent massedeponi skal det utarbeides en plan for bruk og istandsetting av deponiet som godkjennes av byggherre. Deponiplanen skal omhandle hvordan man fyller opp regulert areal, volum og masstype. Planen skal illustrere hvordan terrenget skal etter endt deponering formgis en terrengtilpasset utforming og tildekkes med vekstmasser og revegeteres.

§5.3 Det skal i rigg og marksikringsplanen komme frem i hvilken rekkefølge man vil bruke deponiene og hvilke deponi som anvendes eller ikke anvendes.

§5.4 Før deponering skal vekstmasser fra området avdekkes og mellomlagres. Når E6 er ferdig skal nytt terreng formgis, tildekkes med stedege vekstmasser og revegeteres i følge utarbeidet deponiplan.

§6 FARESONE

§ 6.0 Høyspenningsanlegg

Området reguleres til faresone høyspenningsanlegg.

8.2 Forslag til plankart