



Statens vegvesen

Detaljreguleringsplan

Plan til Off. ettersyn



## Prosjekt: E6 Helgeland

Parsell: Lille Majavatn - Brenna

Kommune: Grane



## Innhold

<b>2 Innledning</b> .....	3
<b>2.1 Hva er en reguleringsplan</b> .....	3
<b>3 Bakgrunn for planforslaget</b> .....	7
<b>3.1 Planområdet</b> .....	8
<b>3.2. Hvorfor utarbeides forslag til reguleringsplan for strekningen Lille Majavatn - Brenna</b> .....	9
<b>3.3 Målsettinger for planforslaget og for ferdig vegprosjekt</b> .....	9
<b>3.4 Tiltakets forhold til KU-forskriften</b> .....	9
<b>3.5 Planstatus for området</b> .....	9
<b>4.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk</b> .....	10
<b>4.3 Trafikkforhold</b> .....	11
<b>4.4 Landskapsbilde/bybilde</b> .....	11
<b>4.5 Nærmiljø/friluftsliv</b> .....	12
<b>4.6 Naturmangfold</b> .....	12
<b>4.7 Kulturmiljø</b> .....	13
<b>4.8 Naturressurser</b> .....	13
<b>4.9 Grunnforhold</b> .....	13
<b>5 Beskrivelse av planforslaget</b> .....	14
<b>5.1 Forutsetninger og standardvalg</b> .....	14
<b>5.2 Generelt om planforslaget</b> .....	15
<b>5.3 Strekningsvis gjennomgang</b> .....	15
<b>5.4 Planlagt arealbruk</b> .....	20
<b>6 Virkninger av planforslaget</b> .....	21
<b>6.1 Framkommelighet</b> .....	21
<b>6.2 Trafikksikkerhet</b> .....	21
<b>6.3 Avlastet veg og forslag til omklassifisering</b> .....	21
<b>6.4 Naboskap</b> .....	21
<b>6.4.1 Berørt bebyggelse</b> .....	21
<b>6.4.2 Innløsning av bebyggelse</b> .....	22
<b>6.4.3 Avkjørsler og andre naboforhold</b> .....	22
<b>6.5 Byggegrenser</b> .....	22
<b>6.6 Landskap/bybilde</b> .....	23
<b>6.7 Nærmiljø/friluftsliv</b> .....	26
<b>6.8 Naturmangfold Forholdet til kravene i kap.II i Naturmangfoldloven</b> .....	27
<b>6.8.1 Verneområder</b> .....	27
<b>6.8.2 Naturtyper</b> .....	27

6.8.3 Arter .....	28
6.8.4 Vannmiljø .....	28
6.8.5 Dyreliv .....	28
6.8.6 Økologiske funksjoner og prosesser .....	28
6.9 Kulturmiljø .....	28
6.10 Naturressurser .....	28
6.10.1 Jordbruk .....	28
6.10.2 Skogbruk .....	28
6.10.3 Reindrift .....	28
6.10.4 Drivverdige fjell- og løsmasseforekomster .....	29
6.11 Støy og vibrasjoner .....	29
6.12 Forurensning .....	30
6.13 Massehåndtering .....	31
<b>7 Risiko, sårbarhet og sikkerhet ROS-analyse .....</b>	<b>32</b>
7.1 Naturfare .....	32
7.1.1 Ras, skred .....	32
7.1.2 Flom, erosjon, vann .....	32
7.1.3 Klima .....	32
7.2 Menneske- og virksomhetsbasert fare .....	32
7.3 Beredskap .....	32
7.4 Trafikksikkerhet .....	32
7.5 Forurensning .....	32
7.6 Helse, miljø og sikkerhet i bygge- og driftsfasen .....	32
<b>8 Andre dokumenter .....</b>	<b>33</b>
8.1 Forslag til reguleringsbestemmelser .....	33
8.2 Forslag til plankart .....	35

## 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 Lille Majavatn – Brenna 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 R3011 og R324 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 oversendes

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.

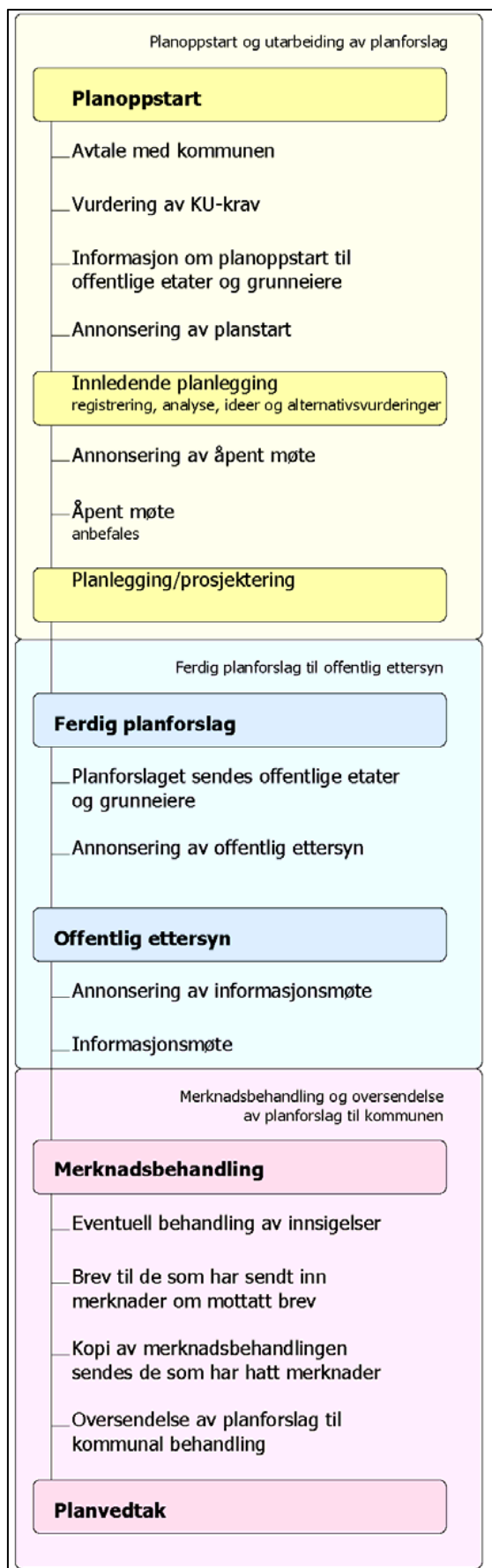
Departementet kan avgjøre om innsigelsene skal tas til følge og kan i så fall gjøre de endringer i planen som kreves.

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](http://www.vegvesen.no)

Frist for å komme med merknader er 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](mailto: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.

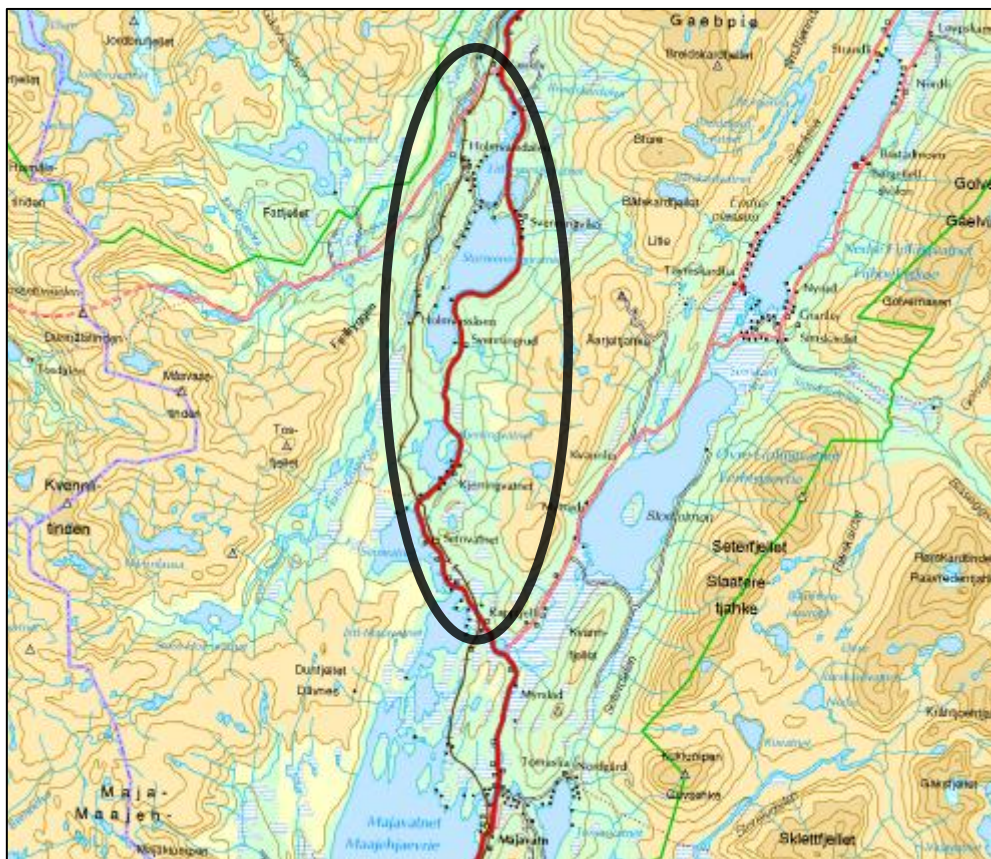
Utbyggingen inneholder tiltak som utbygging og utbedring for til sammen 3,92 mrd. kr. inklusiv etablering av seks bomstasjoner.

- 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



Oversiktskart over planområdet.

### **3.2. Hvorfor utarbeides forslag til reguleringsplan for strekningen Lille Majavatn - Brenna**

Dagens E6 på strekningen er ca. 18,3 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 avkjørsler 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 i utbedring av dagens E6.

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

### **3.5 Planstatus for området**

Gjeldende planer i området er kommuneplanens arealdel. Planforslaget er ikke i konflikt med den.



## 4 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

### 4.1 Beliggenhet



*Utsnitt ortofoto med dagens vegnett pålagt*

### 4.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

I starten av parsellen går E6 i nærføring med jernbanen forbi Sefrivannet til jernbanen går over til Holmvassdalen og E6 fortsetter på østsiden av Vefsnavassdraget. Området er preget av spredt bebyggelse langs hele planstrekningen, og i all hovedsak dreier det seg om fritidsbebyggelse.

### 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 13 politirapporterte personskadeulykker. Av disse ulykkene var det 15 personer med lettere skader, 0 alvorlig skadde, 0 meget alvorlig skadd og 3 drepte. Vanligste ulykkestype er utforkjøring og møteulykker.

### 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. Planområdet strekker seg langs en dal med flere store innsjøer som ligger orientert i en tydelig nord-sør retning. Alle innsjøene, og høytliggende myrer gir området åpne lysninger, utsyn og variasjon i den ellers skogdekte dalen. Granskog dominerer i området. Planområdet er i stor grad preget av et homogent og frodig naturlandskap, med enkelte menneskelige inngrep som veger, små hyttefelt knyttet til innsjøene og krafttraséer. Jernbanetraséen følger vassdraget på samme måte som vegen, men på motsatt side.

#### Vegen gjennom landskapet

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

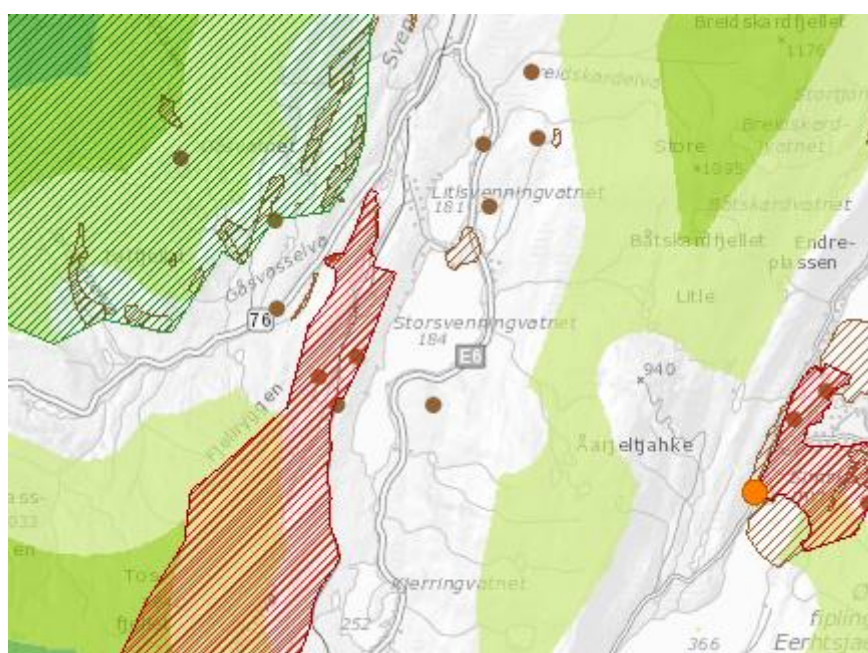
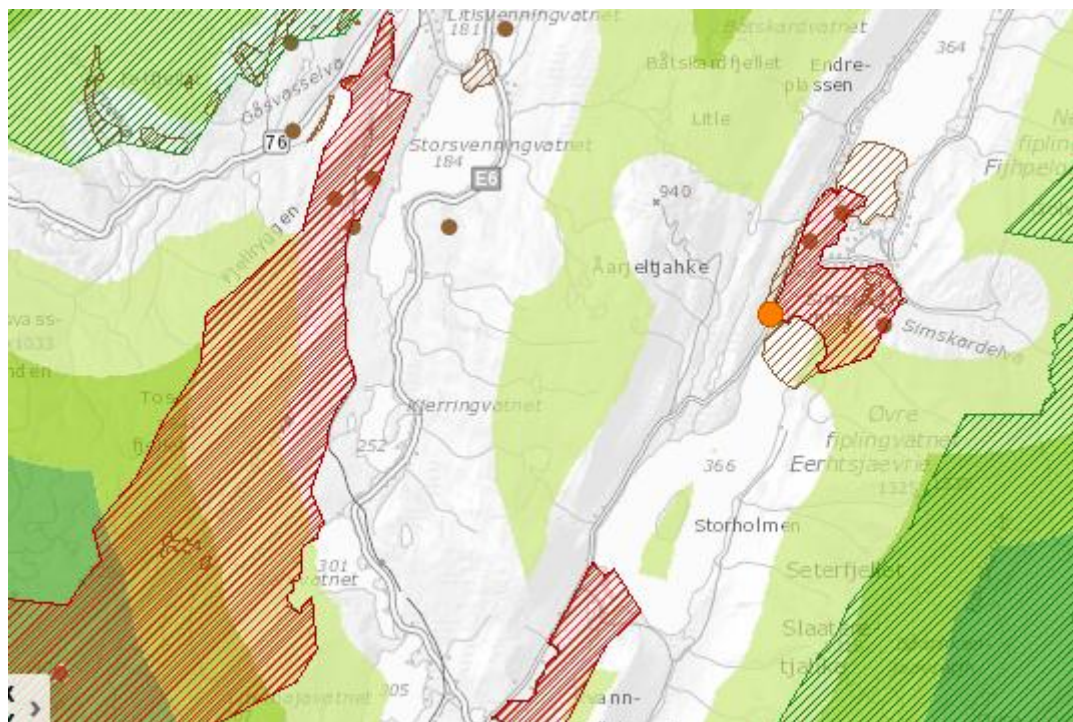
Det mest karakteristiske for reiseopplevelsen er at man store deler av strekningen kjører gjennom et frodig naturlandskap som veksler mellom åpne flater og tette skogskorridorer. Skogen domineres av gran, men har innslag av furu og løvskog. Ofte har man likevel utsikt mot fjell, i både nord og sørgående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

#### 4.5 Nærmiljø/friluftsliv

Områdene langs planstrekningen blir brukt til friluftsliv. Vann og vassdrag 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 en registreringer innenfor planområdet. Ellers er det noen tilstøtende registreringer men ikke i direkte berøring med prosjektet.





## 4.7 Kulturmiljø

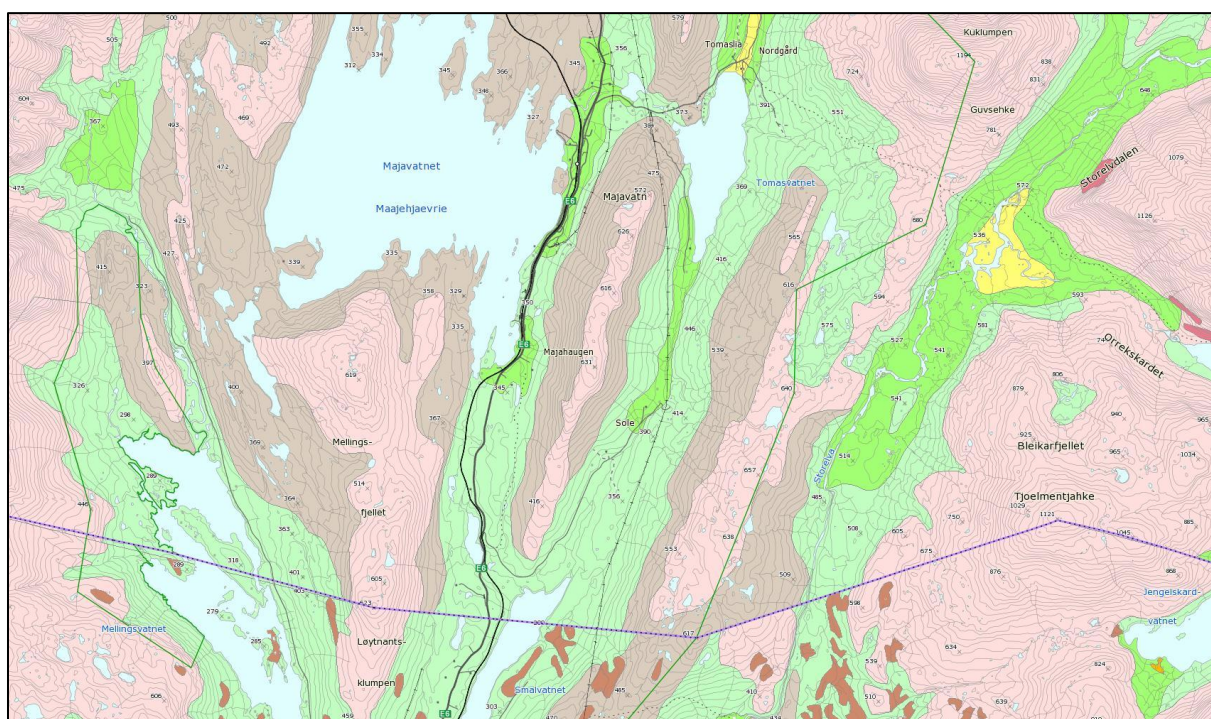
I forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet har vi engasjert Sametinget, kulturminneavdelingen, om å befare området i forhold til kulturminner det er ikke registrert noen så lang. Men de minner om varslingsplikten dersom det skulle dukke opp noen. Nordland fylkeskommune har heller ikke registrert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

## 4.8 Naturressurser

Langs hele planstrekningen finnes det skog.

## 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 største del består av et tynt, usammenhengende dekke av morenemateriale, men på noe sted med stor mektighet.



Bilde: Løsmasse kart fra NGU

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

## 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 Lille Majavatn – Brenna..

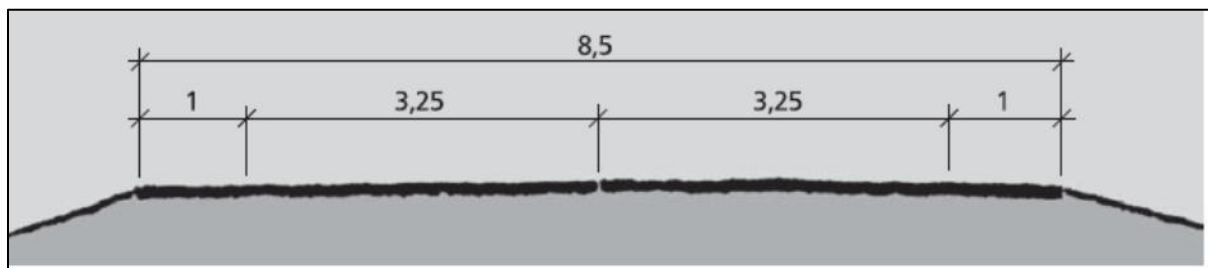
Areal til vegformål avsettes noe bredere en det fysiske inngrepet vegbyggingen medfører. Bakgrunnen for dette er at vegvesenet gjennom denne detaljreguleringsplanen også ønsker å legge til rette for at vegen kan driftes og vedlikeholdes på en enkel måte i fremtiden. Gjenstående sløyfer av dagens E6 foreslås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

Årsdøgnstrafikken (ÅDT) på planstrekningen for året 2008 var 1000 kjøretøy. Når Statens vegvesen utbedrer/lager ny veg dimensjoneres vegen for trafikkmengde beregnet 20 år frem i tid etter åpningsdato. I beste fall for Lille Majavatn - Brenna er byggestart i år 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.

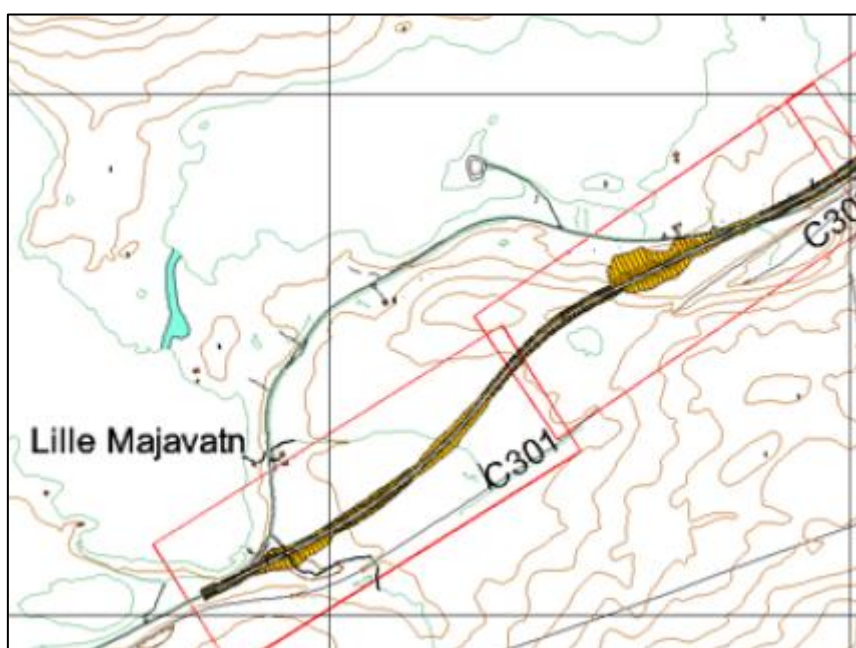


Planstrekningen er på ca. 18.3 km.

## 5.2 Generelt om planforslaget

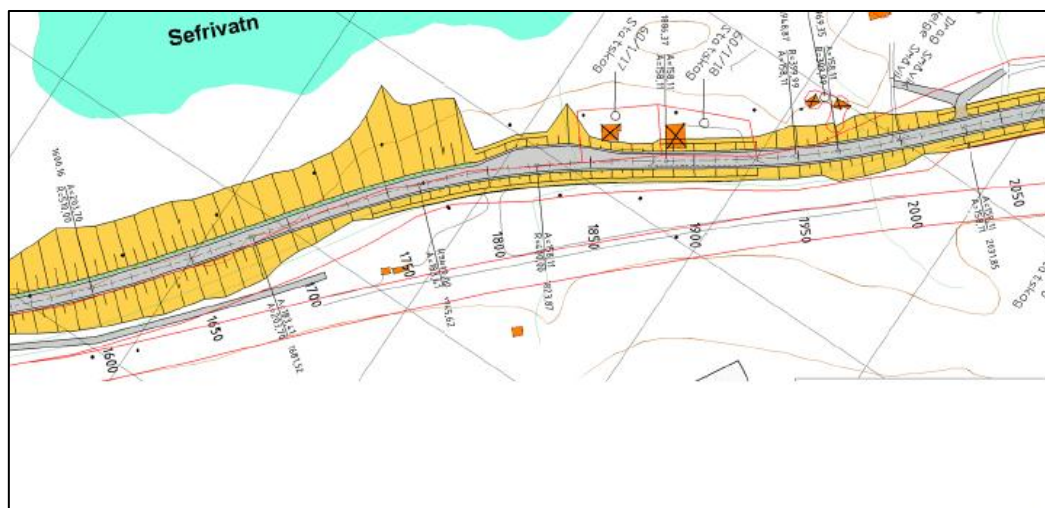
### 5.3 Strekningsvis gjennomgang

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



*Utsnitt illustrasjonsplan start planstrekning.*

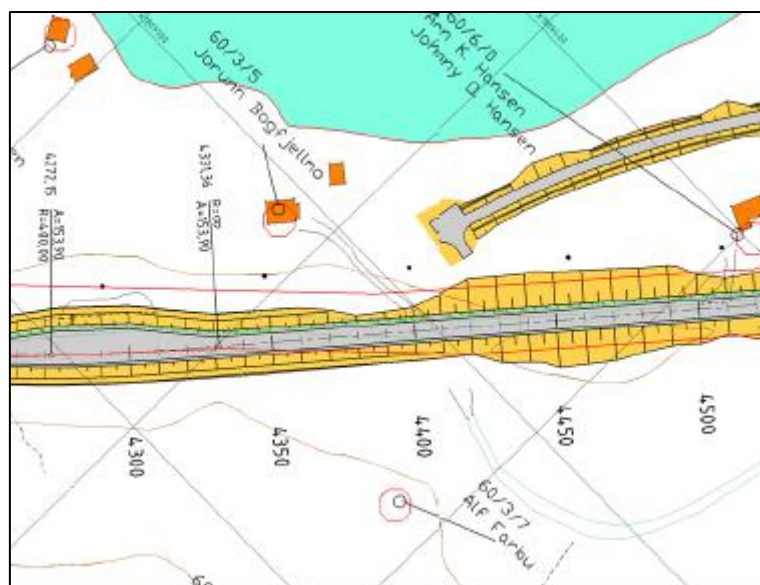
Videre nordover langs Sefrivannet ligger veg og jernbane i nærføring. Ny E6 er justert bort fra jernbanen. Samtidig som det er trangt mellom Sefrivannet og E6. Btgningene ved brøytestasjonen vil bli fjernet som en del av byggeprosjektet. Det samme gjelder to uthus like nord for brøytestasjonen. Avkjørsel til steinbruddet øst for jernbanelinja blir som i dag, den gamle avkjørselen til togstasjonen er foreslått fjernet da det ikke er noen bygning der lenger.



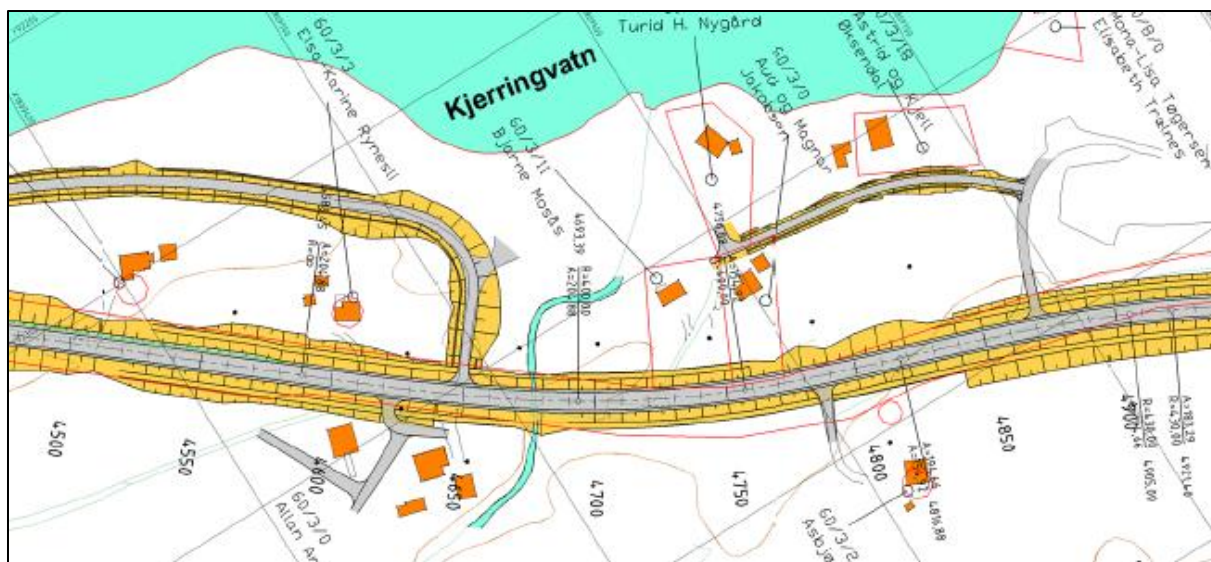
Utsnitt fra plan ved Sefrivannet.

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

Ved Kjerringvatnet er det mange hytter og campingvogner. Her blir det en del stenging/nedlegging av direkteavkjørsler til hytter. Dette er planlagt løst med nye internveger innenfor område avsatt til fritidsbebyggelse, se utsnitt under.

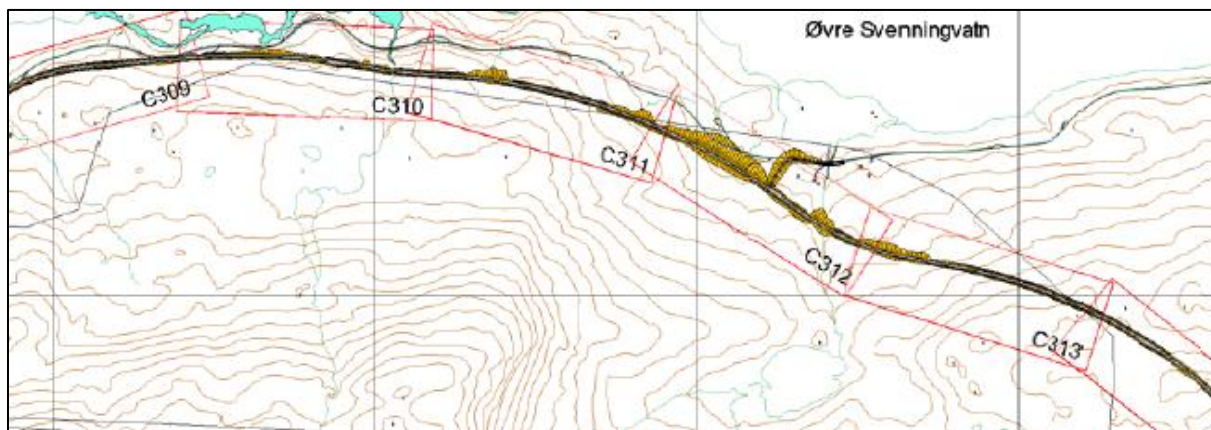


Utsnitt Kjerringvatnet

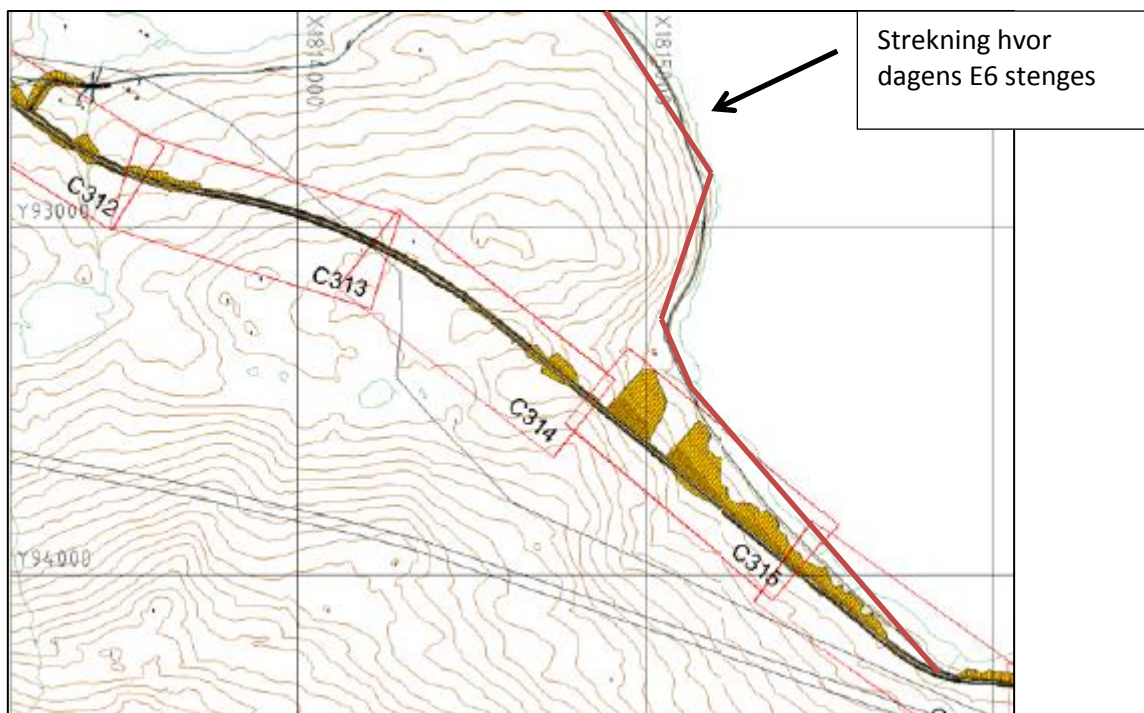


Utsnitt Kjerringvatnet

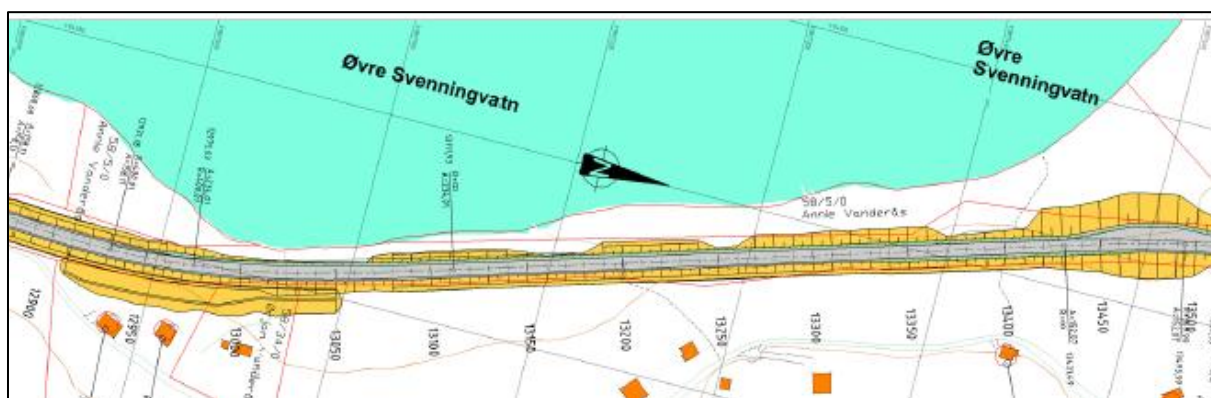
Mellom Kjerringvatnet og fram til rasteplassen ved Bertilfossen følger ny E6 stort sett dagens trase med utretting av horisontal og vertikalkurvatur. Fra Bertilfossen og fram til Nordmannbukta i Storsvenningvatnet kommer den store omleggingen av E6 i dette prosjektet. Dagens E6 følger vassdragskanten hele vegen rundt og har tidvis bratt sideterreng. For å få til en utbedring av E6 ville det medført enten utfylling i vassdrag eller store terrenginngrep. I løpet av oppstartsprosessen kom det inn innspill på å legge om E6 som i forslaget. Se utsnitt under for omleggingen. Ved Svenningrud er det planlagt en ny avkjørsel for å sikre tilgangen til den fritidsbebyggelsen som ligger i område. Fra Normansbukta og

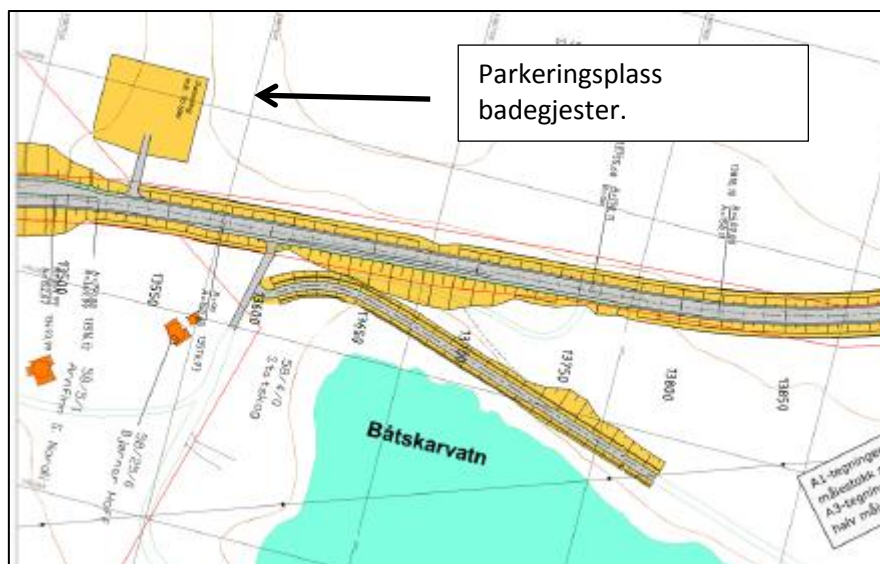






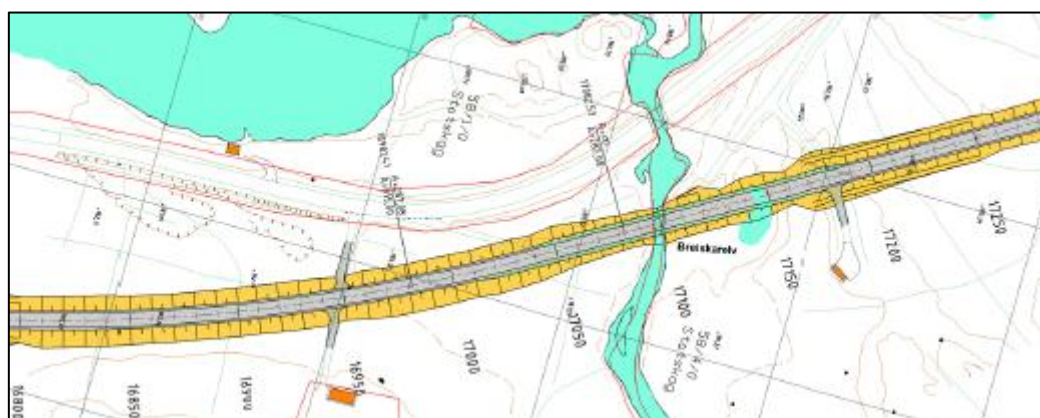
Ved hyttefeltet ved Svenningvika vil en del direkteavkjørsler til E6 bli stengt med felles adkomst til alle hyttene. I tillegg er det planlagt en parkeringsplass for badegjester i Svenningvika.





Videre nordover følger ny veg stort sett dagens trase. Ved Båtskardammen skal det bygges ny bru. Den blir liggende på samme sted som dagens bru. Tømmerrenna under dagens bru vil bli ivaretatt.

I nordenden av parsellen vil veglinja bli trukket litt øst med kryssing av Breidskarelva der det ligger en bru fra den gamle E6, se kartutsnitt under.



## 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 skravur 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.

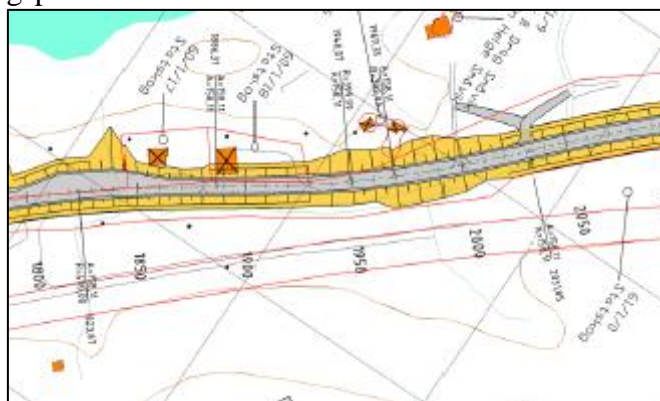
#### 6.4.1 Berørt bebyggelse

Det er lite bebyggelse som blir direkte berørt av utbedringsprosjektet. Noen hytter vil få litt lengre adkomst ved nedlegging av deler av dagens E6.



### 6.4.2 Innløsning av bebyggelse

Ved Sefrvatnet vil brøytetasjonen og to uthus måtte innløses. Disse bygningene er det satt kryss over i reguleringsplanen.



Ved øvre Svenningvatnet er en hytte foreslått innløst. G/B/N- nr 58/4/3 Statskog er i matrikkelen registrert som eier av hytten.



### 6.4.3 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.

## 6.5 Byggegrenser

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



## 6.6 Landskap/bybilde

### Veglinja

Planen foreslår en delvis utbedring og omlegging av E6 i en strekning på nesten 18,5 km. Planforslaget legger opp til en del omlegginger av vegtraséen, samtidig som eksisterende linje også følges på deler av strekningen. Det er varierende hvor godt vegen er tilpasset landskapet, og med flere store massedeponier vil sår etter anleggsarbeid være synlig i landskapet i lang tid. Videre følger en gjennomgang av utfordringene knyttet til planen.

Planforslaget består av to relativt omfattende omlegginger. Ettersom også deler av gammel vegstrekning må beholdes som adkomster oppstår en ytterligere oppdeling og fragmentering av landskapet. Den første omleggingen starter sør i parsellen, hvor vegen legges over et høydedrag parallelt med jernbanen. En omlag 300 meter lang skjæringskorridor skaper her et varig og tydelig brudd i horisontlinja. På veg ned fra høydedraget blir vegen liggende på en stor fylling ned mot Sefrivatnet. Herfra legges vegen noe nærmere vannet, og den reisende vil oppleve bedre utsikt og variasjon.

Videre følges eksisterende veg et stykke, som ikke medfører vesentlige endringer for landskapet.

Det neste stedet hvor vegen legges om fra sør for Bertilfossen og over et høydedrag til Nordmannbukta ved Storsvenningvatnet (profil ca. 11000). Dette medfører først og fremst en endring i kjøreopplevelsen. Fra å ferdes nær vassdragene i dalbotnen, er nå vegen hevet over disse, og man mister noe av kontakten med vannet, og de romlige variasjonene vannet bidrar til å skape. Over høydedraget mot Nordmannbukta går vegen gjennom en lang korridor med høye fjellskjæringer på begge sider. Dette bidrar til å forsterke monotonien på strekningen ytterligere. Vegen bryter med landskapets former, og veksler mellom å ligge tungt i - eller oppå - terrenget. Videre vil linja over dette høydedraget skape et markant brudd i horisontlinja, som vil være godt synlig på avstand både sør- og nordfra. Ned mot Nordmannbukta vil vegen få store fyllinger. I videre arbeid bør man legge stor vekt på hvordan disse utformes og settes istand slik at man reduserer at store sår etter anleggsfasen er synlig i landskapet over lengre tid.

Etter høydedraget til Nordmannbukta ved Storsvenningvannet ligger vegen stort sett godt i terrenget frem til parsellens slutt ved Brenna.



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

### **Massedeponi**

Flere av massedeponiene har eksponering ut mot innsjøer og elver. Dette er generelt lite ønskelig, da det vil i vegetasjonens etableringsfase svekke de visuelle kvalitetene og helheten i landskapet. Men ettersom der det er lite bebyggelse og aktivitet i områdene rundt, så er dette likevel akseptabelt med visse begrensninger. Samtlige massedeponi skal ha en plan for bruk, terrengforming og revegetering før de tas i bruk i byggefasen. Dette for å sikre både estetiske og økologiske kvaliteter i landskapet. Et eksempel er massedeponiene i tegning R309-R311 og tegning R321-R323. Dette er langstrakte deponier som strekker seg langs vassdrag. Deponiene inkluderer også tilbakeføring av rester etter gammel veg til eksisterende terreng. Her bør man f.eks. ikke ta i bruk hele områder til deponi, men spare ut noen vegetasjonssklynger som kan fungere som korridorer for dyr, og spredningskorridorer for plantemateriale. I tillegg kan det også bidra til å kamuflere noe av deponiene både i anleggsfasen og tidlig i vekstfasen etter istandsetting. Gode buffersoner mot vassdragene må også ivaretas i deponiplanene. Målet skal være at landskapet skal fremstå som et helhetlig *naturlandskap* så fort som mulig etter anleggsarbeidene er ferdig.

### **Normalprofil**

Det foreslåtte normalprofilen legger vekt på slake skråninger, 1:4. På de strekningene der dette profilet er mulig reduserer man vegens fysiske barrierewirkning ved at man unngår bruk av rekkverk. Den visuelle barrierewirkningen 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.

### **Oppsummering**

I utgangspunktet vil ikke planforslaget medføre vesentlige endringer i landskapet. Forutsetningen er at man i videre planlegging og bygging lager, og følger opp, planer for forming og istandsetting av sideterreng, restarealer og massedeponi. 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 på denne måten være ingen eller liten 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 linjeføring og behandling av sideterreng 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.
- God terrengtilpassing mellom gammel og ny veg ved små omlegginger av vegen. For eksempel kan man fjerne gjenstående «skalker» eller fylle opp små forsenkninger i terrenget.
- For å øke opplevelsesverdien langs strekningen kan man i neste fase vurdere å stedvis tynne noe mer av trærne langs enkelte av innsjøene, slik at man får oppleve den romlige variasjonen vannflatene gir.

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 og tynning av skog langs innsjøer.



Bildet er fra Kolomoen bru på E6 i Hedmark. Dette er et eksempel på hvordan man kan benytte belysning og arkitektur blant annet for å skape variasjon og attraksjon i stor skala. Virkemidlene kan også være mindre iøynefallende og kostbare, men likevel ha god effekt. Foto: Jens Haugen



Bildet viser en lyssatt fjellskjæring utenfor en tunnel på E6 ved Eidsvoll. Enkle virkemidler kan tas i bruk for å skape variasjon langs vegen. Foto: Statens vegvesen.

## 6.7 Nærmiljø/friluftsliv

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

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.

## 6.8 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.

### Naturmangfold ved den store omleggingen.

Miljøfaglig utredning, ved Geir Gaarder, ble leid inn som konsulent for å foreta en befaring av den store omleggingen av E6 med tanke på naturverdier, her er hans konklusjon etter befaringen.

*«Det var estetisk sett fint oppe på denne kollen, med glissen og gammel furudominert skog i veksling med litt myr og enkelte tjern. Men, miljøet er fattig noe som gjør at det ikke er interessante våtmarksmiljøer og skogen er for glissen og værutsatt til å være særlig verdifull som gammelskog. Et mindre område helt mot ungsbogen i øst utmerket seg litt positivt. Fant der bl.a. tyrikjuke (NT) på gammel furulåg samt et par andre antatt kravfulle gammelskogsarter, så det området har jeg betegnet som en viktig (B) gammel barskog. Vær ellers oppmerksom på at det i følge viltkartleggingen skal være en spillplass for storfugl på denne åsen, som veien lett kan komme i konflikt med. Myr/tjernene kan også være hekkeplass for våtmarksfugl, men jeg tviler på at den er spesielt viktig i så måte, helst et og annet par med gluttsnipe.»*

#### 6.8.1 Verneområder

Ingen vesentlig virkninger.

#### 6.8.2 Naturtyper

Ingen vesentlig virkninger.



### **6.8.3 Arter**

Det er i naturbasen registrert en tiurleik midt på planstrekningen der den store omleggingen av E6 er.

### **6.8.4 Vannmiljø**

Ingen vesentlig virkninger.

### **6.8.5 Dyreliv**

Ingen vesentlig virkninger.

### **6.8.6 Økologiske funksjoner og prosesser**

Ingen vesentlig virkninger.

## **6.9 Kulturmiljø**

Ingen vesentlig virkninger.

## **6.10 Naturressurser**

Ingen vesentlig virkninger.

### **6.10.1 Jordbruk**

Ingen vesentlig virkninger.

### **6.10.2 Skogbruk**

Ingen vesentlig virkninger.

### **6.10.3 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. Planområdet ligger innenfor vårbeite og høstbeite. 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 som viser flyttleier

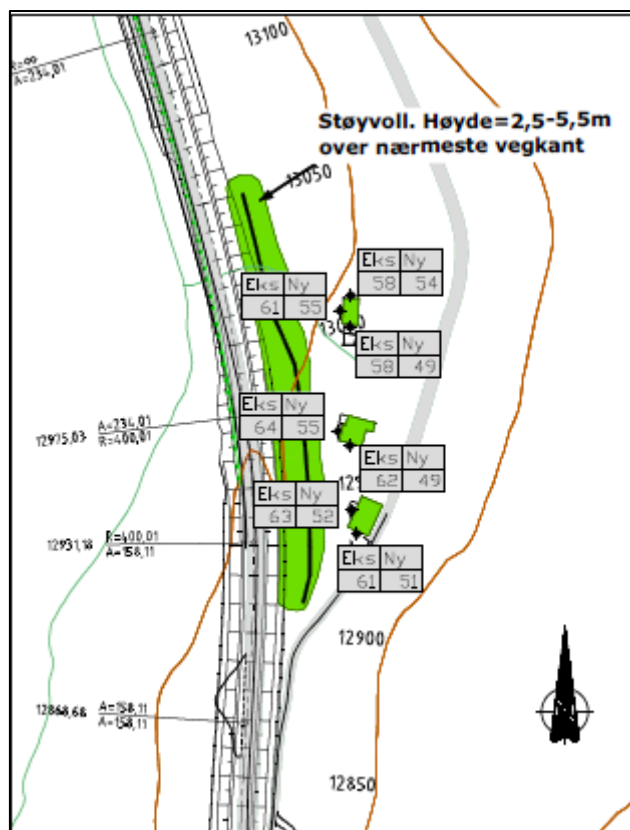
#### 6.10.4 Drivverdige fjell- og løsmasseforekomster

Ingen vesentlig virkninger.

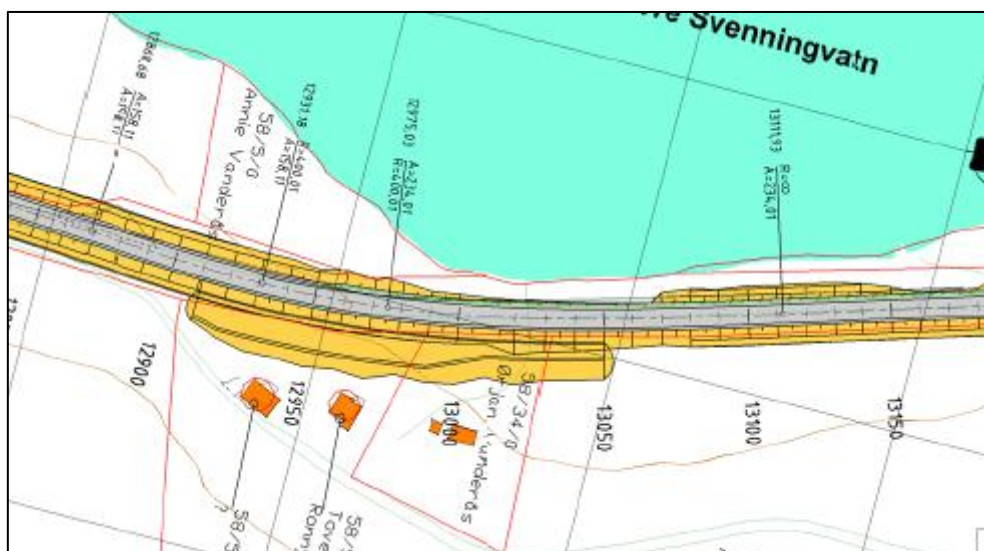
#### 6.11 Støy og vibrasjoner

“Retningslinjer for behandling av støy i arealplaner, T-1442” kommer til anvendelse ved bygging av nye veger. Utbedring av E6 på denne strekningen vil stort sett ikke føre til noen endrede støyforhold til noen av naboene til vegen. Det er gjennomført støyberegning for hele planstrekningen, se rapport i illustrasjonshefte.

Det foreslås tiltak for hytter ved profil 12910 – 13050 med bygging av en støyvoll



Utsnitt støyrapport med effekt av støyvoll



Utsnitt illustrasjonsplan med støyvoll

## 6.12 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.



### **6.13 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 Lille Majavatn - Brenna 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

Lden = 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.

## **§ 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 massetype. 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 stedeagne vekstmasser og revegeteres i følge utarbeidet deponiplan.

## **§6 FARESONE**

### **§ 6.0 Høyspenningsanlegg**

Området reguleres til faresone høyspenningsanlegg.

## **8.2 Forslag til plankart**