



Statens vegvesen

DETALJREGULERINGSPLAN m/konsekvensutredning

Planprogram



E6 Fjerdingen - Grøndalselv

Grong kommune og Namsskogan kommune

Utbygging midt

Høringsutgave - 10. november 2020

FORORD

Statens vegvesen starter i samarbeid med Grong kommune og Namsskogan kommune arbeidet med å utarbeide en detaljreguleringsplan for strekningen E6 Fjerdings – Grøndalselv, på strekningen Grong – Namsskogan, med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3–7.

Kommunene er planmyndighet og Statens vegvesen er tiltakshaver for planen.

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, og detaljreguleringsplan med konsekvensutredning (KU) skal utarbeides med bakgrunn i fastsatt planprogram.

Spørsmål om planarbeidet kan rettes til:

Statens vegvesen Plan utbygging v/ Bernt Arne Helberg, tlf. 91 00 70 65

E-post: bernt.helberg@vegvesen.no

Grong kommune og Namsskogan kommune v/ Lars Arnesen, tlf. 46 93 25 10

E-post: lars.arnesen@grong.kommune.no

INNHold

FORORD	2
INNHold.....	3
1 INNLEDNING	5
1.1 Høring av planprogrammet:.....	6
2 HVA ER ET PLANPROGRAM	7
2.1 Formålet med planprogrammet	7
2.1.1 Nasjonale og regionale hensyn	7
3 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING	7
3.1 Planprosessen	7
3.1.1 Medvirkning	7
3.2 Framdriftsplan for planprogram og detaljreguleringsplan	8
4 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET	9
4.1 Planområdet.....	9
4.2 Bakgrunn for planarbeidet.....	2
4.3 Målsetting for planarbeidet	2
4.4 Valg av vegstandard	3
4.4.1 Transportanalyse:.....	3
4.4.2 Vegstandard	3
4.4.3 Kryssløsninger.....	4
5 RAMMER OG PREMISSE FOR PLANARBEIDET	4
5.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging	4
5.2 Nasjonal transportplan	4
5.3 Planstatus for området	4
5.3.1 Kommuneplaner	4
5.3.2 Reguleringsplaner	5
6 UTREDNINGSTEMA OG PROBLEMSTILLINGER	6
6.1 Alternativer som foreslås utredet.....	6
6.1.1 0 – Alternativet.....	6
6.1.2 Alternativ 1 (hovedalternativet)	6
6.2 Metode for konsekvensutredning	6
6.2.1 Temautredninger etter metodikken i håndbok V712.....	7
6.2.2 Naturmangfold	7
6.3 Vurdering av prissatte konsekvenser i planarbeidet	7
6.3.1 Trafikksikkerhet	8

6.3.2	Det offentlige	8
6.3.3	Støy, luftforurensning og klimagassutslipp	8
6.4	Vurdering av andre ikke-prissatte konsekvenser i planarbeidet.....	8
6.4.1	Landskapsbilde	9
6.4.2	Friluftsliv/by- og bygdeliv	9
6.4.3	Kulturarv	10
6.4.4	Naturressurser	10
6.5	Vurdering av andre konsekvenser i planarbeidet.....	10
6.5.1	Risiko og sårbarhetsanalyse.....	10
6.5.2	Geoteknikk og ingeniørgeologi	10
6.5.3	Hydrologi	11
6.5.4	Konstruksjoner.....	11
6.5.5	Massedepionier	11
6.5.6	Konsekvenser i anleggsperioden.....	11
6.5.7	Andre tekniske forhold	11
6.5.8	Lokale og regionale ringvirkninger	11
7	Samlet vurdering av alle temaer og anbefaling.....	12

1 INNLEDNING

Statens vegvesen starter i samarbeid med Grong kommune og Namsskogan kommune arbeidet med å utarbeide en detaljreguleringsplan for strekningen E6 Fjerdings – Grøndalselv, på strekningen Grong – Namsskogan, med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3–7. Hele strekningen er om lag 11 km.

Detaljreguleringsplanen vil erstatte hele eller deler av gjeldende detaljreguleringsplan for *E6 Fjerdings – Grøndalselv*, vedtatt 20. desember 2018. I tillegg inngår Grøndalselvbua og en strekning på ca. 1 kilometer nord for Grøndalselva i planarbeidet. Ny bru over Grøndalselva inngår for å gi en fremtidsrettet løsning for E6, men det er ikke bevilgning til gjennomføring av denne i dette vegprosjektet.

Strekningen sør og nord for Fjerdingselva, totalt ca. 1 km, er nå under bygging, oppstart november 2020. Strekningen som er regulert i detaljreguleringsplanen for *E6 Fjerdingselva bruer*, vedtatt 30. oktober 2014, inngår derfor ikke i planarbeidet.

Planarbeidet omfattes av *Forskrift om konsekvensutredning*, og i krav om konsekvensutredning innebærer det at det utarbeides et planprogram. Planprogrammet skal gi en orientering om det forestående plan- og utredningsarbeidet, og 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 detaljreguleringsplanarbeidet.

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for utbedring av E6, slik at vegen er i henhold til Statens vegvesen sin [Håndbok N100 Veg- og gateutforming](#).

I Nasjonal transportplan (NTP) 2014–2023 er utbedring av E6 mellom Grong og Nordland grense omtalt med oppstart i periode 2018 –2023. I handlingsprogrammet er det avsatt om lag 450 millioner kroner til utbedringen. Statens vegvesen har utarbeidet en utredning av E6 mellom Grong og Nordland grense, og konkludert at man får mest effekt av midlene ved bruk til utbedring av E6 på strekningen mellom Fjerdings og Grøndalselv. Strekningen har dårlig standard, og er ulykkesbelastet. Utbedringen vil gi en strekning med sammenhengende bra standard fra Harran til Flåtådal (34 kilometer).

Målet med planarbeidet er å komme fram til en utbedring av E6 til vegnormalstandard, det vil si den utforming vegen bør ha, ifølge Statens vegvesen sine regelverk. Planarbeidet skal legge rette for at strekningen kan skiltes for fartsgrense 90 km/t. Detaljreguleringsplanen gi juridisk grunnlag for gjennomføring av tiltaket.

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

- naturmangfold
- geoteknikk
- ingeniørgeologi

For hvert enkelt fagtema som skal konsekvensutredes, vil metoder fra Statens vegvesens håndbok V712 *Konsekvensanalyser* ligge til grunn.

1.1 Høring av planprogrammet:

Forslag til planprogram sendes ut på høring, og legges ut til offentlig ettersyn i 6 uker, i november – desember 2020. Dokumentene er tilgjengelig på Statens vegvesens nettside og på kommunenes nettsider:

- Statens vegvesens nettside: <https://www.vegvesen.no/Europaveg/e6fjerdingsgrondalselv>
- Grong kommune: www.grong.komune.no
- Namsskogan kommune: www.namsskogan.kommune.no

Innspill til planprogrammet dvs. formål, alternativer, behov for utredninger eller opplegget for medvirkning sendes Statens vegvesen innen 23. desember 2020

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Eller på e-post: firmapost@vegvesen.no

2 HVA ER ET PLANPROGRAM

Et planprogram er en plan for hvordan prosessen og planleggingen skal foregå.

Planprogrammet utgjør første steg i arbeidet med ny detaljreguleringsplan for E6 Fjerdings – Grøndalselv.

2.1 Formålet med planprogrammet

Formålet med planprogrammet (jf. § 5 i Forskrift om konsekvensutredninger) er å 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, hvilken metode som skal benyttes og hvilke utredninger som anses nødvendige for å gi et godt beslutningsgrunnlag. Planprogrammet vil beskrive organisering og framdrift i planarbeidet, samt opplegg for informasjon og medvirkning.

2.1.1 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 (jf. lovkommentaren til §4.1 i Plan – og bygningsloven).

3 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

3.1 Planprosessen

Planforslaget fremmes som en detaljreguleringsplan 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 uttalelser til planprogram skal være minst 6 uker.

Grong kommune og Namsskogan kommune har interkommunalt plansamarbeid med Grong kommune som vertskommune med plankontor. Planprogrammet fastsettes ved behandling i begge kommunestyrer.

Statens vegvesen utarbeider konsekvensutredning (KU) i tråd med fastsatt planprogram. 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.

Detaljregulering med konsekvensutredning skal også legges ut til offentlig ettersyn med frist for uttalelsene minimum i 6 uker.

3.1.1 Medvirkning

I henhold til plan- og bygningsloven § 5-1 skal vi gjennom hele planarbeidet sørge for åpen, bred og tilgjengelig medvirkning.

Planprogrammet og regelverket for konsekvensutredninger sikrer at man i plansaker får en bred medvirkning i hele planprosessen. Gjennom høring av planprogrammet gis det anledning til å påvirke både hvilke spørsmål som er viktige og som bør utredes, og den videre saksgang hvor det endelige planforslaget med tilhørende konsekvensutredning skal behandles.

Statens vegvesen og planmyndighetene i kommunene 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. Statens vegvesen har som tiltakshaver hovedansvaret for utarbeidelsen av detaljreguleringsplanen, og vil sammen med kommunene stå som hovedansvarlig for informasjon om planarbeidet. Gjennom informasjonsarbeidet ønsker man å oppnå lokal medvirkning i planarbeidet.

Det planlegges åpent informasjonsmøte – fysisk/elektronisk, den 2. desember. Møtet vil bli annonsert.

Informasjon om prosjektet og aktuelle dokumenter legges fortløpende ut på vår nettside

<https://www.vegvesen.no/Europaveg/e6fjerdingsgrondalselv>

Informasjon om prosjektet ligger også på kommunene sine nettsider (se FORORD).

3.2 Framdriftsplan for planprogram og detaljreguleringsplan

Planarbeidet forutsettes skje etter følgende tidsplan

Hva	Når	Hvem er ansvarlig
Varsel oppstart og offentlig ettersyn av forslag til planprogram. Informasjonsmøte.	desember 2020	Statens vegvesen (SVV)
Fastsetting av planprogram	Februar 2021	Grong kommune og Namsskogan kommune
Utarbeide detaljreguleringsplan	Mars 2021 – juni 2021	Entreprenør m/ konsulent og Statens vegvesen (SVV)
Offentlig ettersyn av detaljreguleringsplanen	August – september 2021	Statens vegvesen (SVV) eller Grong kommune (interkommunalt plansamarbeid)
Informasjonsmøte om detaljreguleringsplanen i høringsperioden, ev. åpen kontordag	August 2021 Tidspunkt vurderes i prosessen	Statens vegvesen (SVV) og kommunene i fellesskap
Endelig vedtak detaljreguleringsplan	November 2021	Grong kommune og Namsskogan kommune

4 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET

4.1 Planområdet

Planområdet omfatter en strekning av E6 mellom Grong og Namsskogan, både i Grong kommune og Namsskogan kommune. Strekningen går fra Fjerdingsgen i sør til om lag en kilometer nord for Grøndalselva i nord. Kommunegrense går i elva.

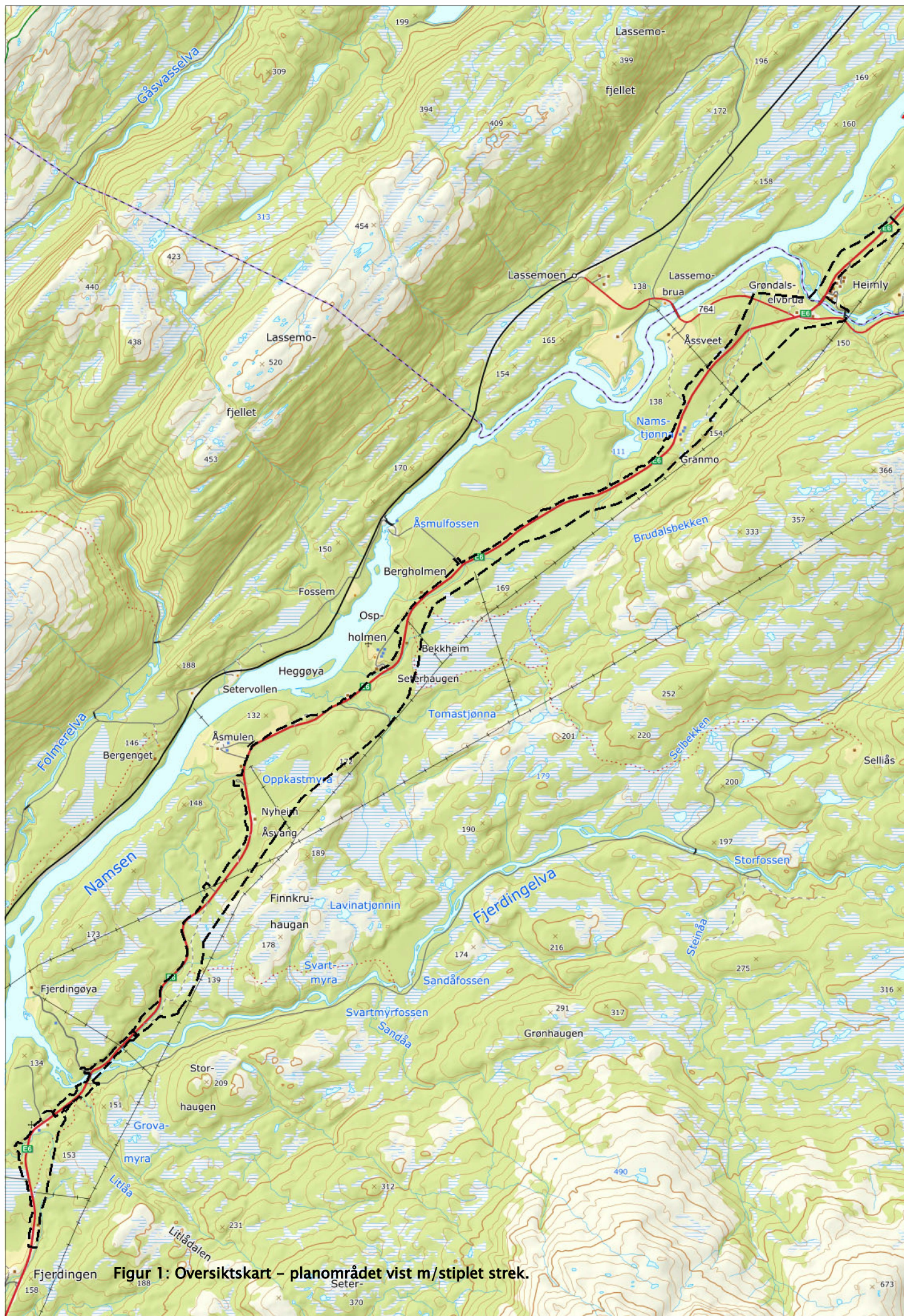
Planarbeidet omfatter vurdering av brua over Grøndalselva, men ny bru har ikke bevilgning, og inngår derfor i byggetrinn to. Området preges av skog og utmark. Det er svært spredt boligbebyggelse i område, men bebyggelsen står til tider tett inntil vegen.

E6 i planområdet preges av vegstandardsprang, med flere dårlige og ulykkesbelastede strekninger. E6 fra Harran og fram til Fjerdingsgen er utbedret på 1990-tallet, og ny E6 nord for Harran med ny bru over Namsen, Nesbrua, ble bygd i 2014. E6 fra Grøndalselva og fram til Flåtådal er også utbedret på 1990-tallet. Den aktuelle strekningen gir dermed en dårlig vegstrekning mellom to strekningen med relativt bra standard.

Terrenget i område er relativt flatt, og det kjennetegnes av myr og produktiv skog. Store deler av myrområdene er drenert for å legge til rette for skogsdrift. Området ligger under marine grense, samtidig som det på flere steder ligger bergblotninger. Det antas å være rikt dyreliv i området i form av storvilt, m.m.

Namsen, i nærheten av E6, danner grensen mellom to reinbeitedistrikter, og det er derfor begrenset med reinflytting over E6 og Namsen.

Det ligger flere småbruk i området. Skogeiendommene på begge sider av E6 i planområdet eies i all hovedsak av Namdal Bruk AS. Statskog er skogeier nord for Grøndalselva.



4.2 Bakgrunn for planarbeidet

E6 mellom Grong og Namsskogan er hoved ferdselsåre mellom Sør- og Nord-Norge. Vegen benyttes for en stor del av langtransport med frakt av personer og gods. I tillegg er E6 praktisk sett den eneste vegforbindelse mellom Grong kommune og Namsskogan kommune, og dermed den eneste forbindelse for innbyggere i de kommunene.

Standard på dagens E6 ble analysert i forbindelse med en utredning av E6 mellom Grong og Nordland fylkesgrense, utarbeidet av Statens vegvesen i november 2015. Standard på E6 mellom Grong og Namsskogan er varierende, noen strekninger har tilfredsstillende standard mens andre strekninger er svært dårlige.

Den aktuelle delstrekning mellom Fjerdingen og Grøndalselv er av de dårligste strekningene. Den kjennetegnes blant annet av store standardsprang, både på delstrekningen og i forhold til tilstøtende strekninger. På strekningen Fjerdingen – Grøndalselv er horisontalkurvaturen delvis dårlig, med krappe kurver. Vertikalkurvaturen er svært dårlig, med mange bakker. Bæreevnen er hovedsakelig bra, men med noen svake partier, spesielt mellom Fjerdingmoen og brua over Austbekken. Det er en relativt stor andel tungtransport på strekningen.

Strekningen har dårlig standard og er ulykkesbelastet.

Det ble gjennomført en reguleringsplanprosess for å gi grunnlag for utbedring av strekningen, som resulterte i gjeldende detaljreguleringsplan vedtatt i 2018. Gjeldende detaljreguleringsplan forutsetter at dagens E6 bredde utvides og utbedres på det meste av strekningen. Den viser bare kortere delstrekninger der ny E6 er planlagt på siden av dagens E6.

Statens vegvesen har erfaringer med at anleggsperioden med bygging på/nær dagens E6 er utfordrende, både med hensyn til sikkerhet for trafikanter og anleggsarbeidere. Dagens E6 har også dårlig eller ukjent kvalitet på veg overbygningen, som kan medføre store utskiftinger og risiko for dårlig frostsikring med fare for telehiv. Utbedring av eksisterende veg gir også begrenset mulighet for å redusere antall avkjørsler, noe som er en forutsetning for å kunne skilte med fartsgrense 90 km/t. Det er derfor satt i gang arbeid med ny detaljregulering, som kan resultere i at hele eller deler av gjeldende detaljreguleringsplan erstattes.

Formålet med planarbeidet er å utbedre strekningen mellom Fjerdingen og Grøndalselv til vegnormalstandard, jf. Statens vegvesens håndbok N100 («Veg- og gateutforming»), og legge til rette for fartsgrense 90 km/t.

4.3 Målsetting for planarbeidet

Hovedmålsetting med dette vegprosjektet 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. Det ses også på potensialet for innkorting av kjørestrekningen på om lag 600 m (5 % innkorting).

Ny veg vil bedre framkommeligheten og sikkerheten på E6. Ny veg skal også gi lavere transport- og ulykkeskostnader sammenlignet med dagens veg.

4.4 Valg av vegstandard

Valg av vegstandard danner grunnlaget for analyser som gjøres i planarbeidet.

4.4.1 Transportanalyse:

Gjennomsnittlige antall kjøretøy per døgn, også kalt årsdøgntrafikk (ÅDT) benyttes som grunnlag for planleggingen. Tallene under gjelder for 2019 og lange kjøretøy er alle >5,5 m. Det er litt forskjellig trafikkmengder sør og nord for krysset ved Grøndalselv, det vil si kryss med fylkesveg 764 til Skorovatn. Andel lange kjøretøy er forholdsvis høy og den samme for hele strekningen.

- *Sør for krysset ved Grøndalselv.* 1510 kjøretøy m/36 % lange kjøretøy
- *Nord for krysset ved Grøndalselv:* 1670 kjøretøy m/36 % lange kjøretøy

Det er en stor andel turisttrafikk om sommeren, men forskjellene gjennom året kommer ikke fram i årsdøgntrafikken beskrevet over. Ved Fjerdingen er sommerdøgntrafikken (SDT) 192 % av ÅDT i 2019, og 168 % av lange kjøretøy-andelen i ÅDT. Dette gir for Grøndalselva en SDT på 3200 med andel lange kjøretøy på 31%.

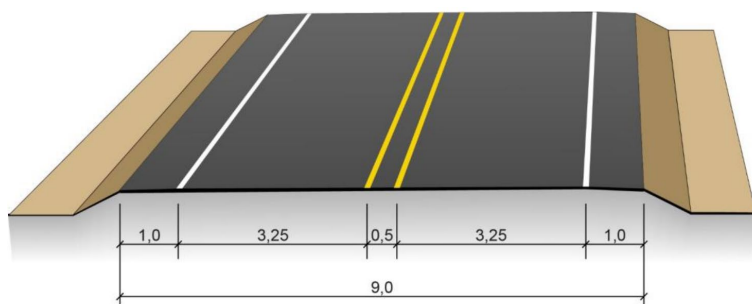
For framtidig trafikkvekst blir det tatt utgangspunkt i fylkesprognosen for trafikkvekst på om lag 1 % per år. Beregnet trafikkvekst 20 år fram i tid etter ferdig bygd veg (antatt ferdigbygd i 2025) benyttes som grunnlag for valg av vegstandard.

Beregning viser at ÅDT på 1510 (2019) tilsier at trafikkmengde i 2045 blir 1600 beregnet med vanlig fylkesprognose ($1510 \cdot 1,01^{26} = 1603$).

ÅDT i planleggingshorisonten overstiger ikke ÅDT på 6000 kjøretøy.

4.4.2 Vegstandard

ÅDT under 6000 kjøretøy utløser, ifølge håndbok N100, krav om vegstandard H1 – Nasjonal hovedveg – fartsgrense 80 km/t, og skal utformes som figuren under.



Figur 2: H1 – Nasjonal hovedveg, ÅDT < 6000, jf. Statens vegvesens håndbok N100.

Kjørefeltene skal skilles med forsterket midtoppmerking dvs. gule midtstriper og med ruglete asfalt på et 0,5 meter bredt felt, og totalt asfaltert bredde blir 9 m. Maks stigning på vegen blir 6 %.

Fartsgrense 90 km/t kan også være aktuelt for denne dimensjoneringsklassen. For å kunne vurdere 90 km/t som fartsgrense, skal følgende kriterier oppfylles:

1. ÅDT < 4 000
2. Strekningen er > 5 km
3. Det forutsettes 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.

E6 Fjerdings 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 den daglige bruken av avkjørsler for skogsdrift med bom.

Det er ikke krav om belysning langs hele vegstrekningen, men krav til punktbelysning ved bussholdeplasser ol.

4.4.3 Kryssløsninger

Vurdering av type kryss til fylkesveger, kommunale veger og andre veger med adkomst til flere enn 10 boliger/fritidsboliger/gårdsbruk inngår i planarbeidet, og kryss planlegges som T-kryss i plan dvs. uten av- og påkjøringsramper og bru over E6. Det er krav til avstand på minimum 500 meter mellom kryss for å skilte for 80 km/t, og på minimum 1 km avstand hvis fartsgrensen skal være 90 km/t.

I gjeldende detaljreguleringsplan er det bare 60 meter avstand (godkjent fravik) mellom de to regulerte kryssene ved Grøndalselv, kryss med fylkesveg 764 mot Lassemoen vestover og mot Skorovatn på østside av E6. Det er et mål med det pågående planarbeidet å oppnå tilstrekkelig avstand mellom kryssene.

5 RAMMER OG PREMISER 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 mellom Fjerdings og Grøndalselv.

5.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

I dokumentet «Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging», vedtatt 12. juni 2015, gir regjeringen uttrykk for at det er behov for en mer effektiv vegforbindelse mellom regionene. Prosjektet E6 Fjerdings - Grøndalselv på strekningen Grong - Nordland grense vil bidra til det målet.

5.2 Nasjonal transportplan

Utbedring av E6 mellom Grong og Nordland grense er omtalt i nasjonal transportplan 2014 - 2023, med oppstart i periode 2018 - 2023. Det er satt av om lag 450 millioner kroner til utbedringen.

Utredning av E6 Grong - Nordland grense fra Statens vegvesen (november 2015), har pekt på planstrekningen som den strekningen hvor man oppnår størst effekt av investeringene. Prioritering av strekningen er gjort i samråd med de berørte kommunene.

5.3 Planstatus for området

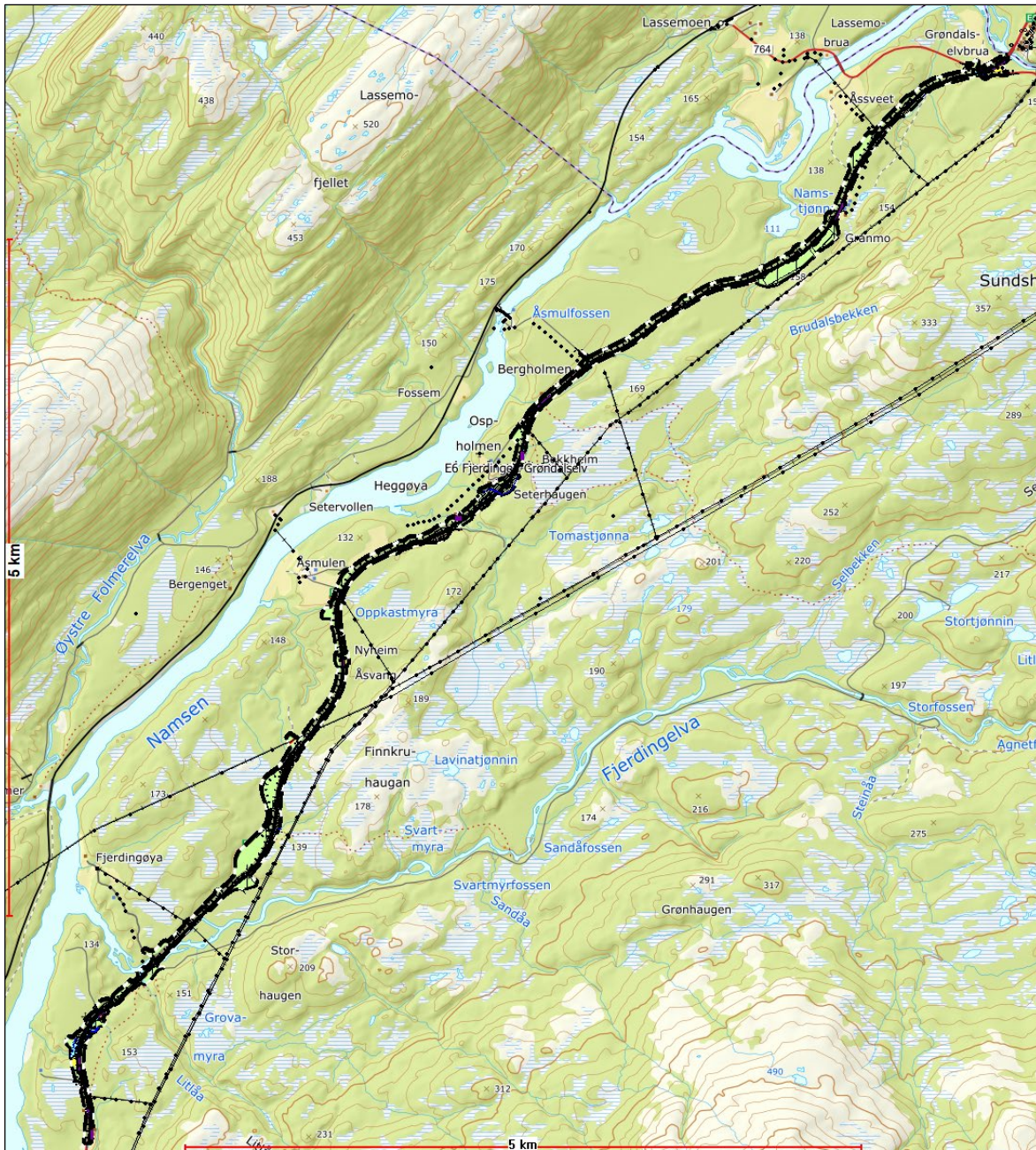
5.3.1 Kommuneplaner

Planområdet er i hovedsak klassifisert som LNFR-område i kommuneplanens arealdel i Grong kommune (arealplan-ID 2014002) og i Namsskogan kommune (arealplan-ID 2004001). Planområdet ligger hovedsakelig i Grong kommune. Spredt langs strekningen er det områder til boligbebyggelse og fritidsbebyggelse. Disse ligger i LNFR-områder.

5.3.2 Reguleringsplaner

Innenfor planområdet gjelder følgende detaljreguleringsplaner:

- E6 Fjeringelva bruer, arealplan-ID 2013001, vedtatt 30.10.2014
- E6 Fjeringen – Grøndalselv, arealplan-ID 2015001, vedtatt 20.12.2018.



Figur 3: Gjeldende detaljreguleringsplaner på strekningen fra Fjeringen til Grøndalselv.

Planområdet vil strekke seg ca. 1 km nord for Grøndalselva inn i Namsskogan kommune. Statens vegvesen er i gang med bygging av ny bru over Fjeringelva med tilstøtende veganlegg, i henhold til detaljreguleringsplan *E6 Fjeringelva bruer*.

6 UTREDNINGSTEMA OG PROBLEMSTILLINGER

Planprogrammet inneholder en vurdering av behovet for, og eventuelle forslag til:

- Nærmere undersøkelser før gjennomføring av planene
- Undersøkelser og tiltak med sikte på å klargjøre de faktiske virkninger av gjennomføringen

Det er kun tema som antas å ha beslutningsrelevans som utredes i planarbeidet. For å sikre en god planprosess vil vi ha å ha god dialog med fagmyndighetene underveis.

6.1 Alternativer som foreslås utredet

Det er viktig at det kun er relevante og realistiske alternativer som skal beskrives og utredes i planprogram og i konsekvensutredninger (jf. forskrift om konsekvensutredning § 6). Planprogrammet skal identifisere hvilke veglinjer som er relevante og realistiske alternativer.

6.1.1 0 – Alternativet

Konsekvensene ved et tiltak framkommer ved å måle/sammenligne forventet tilstand etter at tiltaket er gjennomført, mot forventet tilstand uten at tiltaket realiseres.

Alternativet som representerer videreføring av dagens status på E6 kalles «0-alternativet». Her skal man altså vurdere konsekvensene av at planlagt tiltak ikke blir gjennomført, men på den aktuelle strekningen inngår også det pågående prosjektet med bygging av ny bru over Fjerdingselva.

6.1.2 Alternativ 1 (hovedalternativet)

Alternativ 1 vil føre E6 i ei veglinje som tilfredsstiller kravene i Statens vegvesens håndbøker. Det vil være ei ny veglinje innenfor planområdet, delt i to delstrekninger sør og nord for Fjerdingselva. – se kapittel 4.1. Hele eller deler av gjeldende detaljreguleringsplan blir erstattet.

Utredningen vil sammenstilles med tidligere utredninger i gjeldende detaljreguleringsplan for E6 Fjerdings – Grøndalselv, og dette inngår i planbeskrivelsen for ny detaljreguleringsplan.

6.2 Metode for konsekvensutredning

Utredningen utføres med utgangspunkt i Forskrift for konsekvensutredning.

For enkelte tema som skal konsekvensutredes, vil metoder fra Statens vegvesens håndbok V712 *Konsekvensanalyser* ligge til grunn. Konsekvenser deles inn i prissatte og ikke-prissatte konsekvenser slik det er inndelt i V712. Tema i forskriftens vedlegg IV omtales under det temaet der det naturlig hører hjemme. Andre metoder kan også være aktuelle. Dette vil særlig være avhengig av hva sektormyndighetene gir innspill om.

Hvert tema utredes innenfor planområdet, men det defineres også et influensområde for hvert tema. Dette er **innenfor hvert** tema der virkninger av tiltaket forventes å kunne opptre utover planområdet.

Egenskaper, omfang og konsekvenser for de ulike tema beskrives og illustreres med skisser/fotomontasjer der dette er hensiktsmessig.

De aktuelle KU-tema utredes med områdets verdi utfra dagens situasjon, tiltakets omfang/virkning, og til slutt konsekvens utfra områdets verdi og tiltakets omfang.

Det er viktig å være konkret. Hvor omfattende utredninger/vurderinger som skal gjøres og hva som er relevant for denne planen, er vurdert under hvert deltema. Under hvert tema skal det gis forslag til hva som skal kartlegges/gis av suppleringer, samt hvilken metode som skal legges til grunn for hvordan tiltaket skal konsekvensutredes.

6.2.1 Temautredninger etter metodikken i håndbok V712

Naturmangfold er et tema som skal behandles særskilt, og det skal foretas egne kartlegginger utover kjent kunnskapsgrunnlag for å bedre beslutningsgrunnlaget. Utredninger og vurderinger fra arbeidet med gjeldende detaljreguleringsplan vil inngå i kjent kunnskapsgrunnlag. Det vil bli utarbeidet egen rapport, og oppsummering vil inngå i planbeskrivelsen.

Alle andre aktuelle tema vil bli omhandlet, og vil inngå i planbeskrivelsen.

6.2.2 Naturmangfold

Temaet omhandler artsforekomster, naturtyper og habitat som er viktige for dyr og planter sitt levegrunnlag, samt geologiske element. Omgrepet naturmangfold omfatter alle forekomster på land og i vann, og biologisk mangfold knyttet til disse.

- *Naturmangfoldloven (nml)*

Naturmangfoldloven (nml) trådte i kraft 19. juni 2009 og innfører noen viktige miljørettslige prinsipper (§§ 8–12) som skal legges til grunn for offentlige vedtak. Dette gjelder kunnskapsgrunnlag, føre-var-prinsippet, økosystemtilnærming, kostnadsansvar og miljøriktig teknologi og drift. I utredningen av konsekvenser for naturmiljøet, er det et tydeligere krav til dokumentasjon og undersøkelser med innføring av Naturmangfoldloven. I konsekvensutredningen skal det gå fram hvordan prinsippene i Naturmangfoldloven er tatt hensyn til og vektlagt.

Basert på kjente registreringer, samt supplerende undersøkelser og registreringer, skal det vurderes hvilke konsekvenser de ulike alternativer vil gi. Dette gjelder både som følge av direkte inngrep og indirekte konsekvenser tiltaket kan få for naturtyper, artsmangfold og barrierevirkning eller fragmentering av helhetlige miljø. Konsekvenser av foreløpig rigg- og deponi skal være en del av utredningen.

Beskrivelse av dagens situasjon, virkninger av planforslaget og beskrivelse av ny situasjon skal inngå i planbeskrivelsen.

- *Vannmiljø*

Påvirkninger på myrområder, grunnvann og vannhusholdningen skal vurderes. Ved kryssing av Austbekken og Grøndalselva skal forskrift om fysiske tiltak i vassdrag følges, og fiskens frie vandring skal sikres.

Det vil bli gjennomført undersøkelser av Austbekken i forhold til elvemusling og namsblank.

En forskyving av E6 kan få konsekvenser for leveområdene for vilt, og vurderes i ny detaljreguleringsplan.

6.3 Vurdering av prissatte konsekvenser i planarbeidet

Det er lave trafikk tall på strekningen. Det er forholdsvis liten forskjell mellom mulige alternativer, bortsett fra 0-alternativet, når det gjelder lengde og kurvatur. De prissatte konsekvensene anses derfor å ikke ha vesentlig betydning for valg av alternativ.

Prissatte konsekvenser av alternativene skal derfor ikke beregnes, men temaene jf. Statens vegvesens håndbok V712 og forskriftens vedlegg IV skal omtales. Statens vegvesen har søkelys på å redusere kostnadene gjennom hele planleggings- og prosjekteringsfasen for å redusere anleggskostnadene. Det er spesielt søkelys på å oppnå massebalanse og kortest mulig E6 med lite stigninger, samt minimalisere konstruksjoner for å begrense klimaavtrykket.

6.3.1 Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhet skal omtales og vurderes for fremtidig E6.

- *Vegsikkerhetsforskriften*

Det skal gjøres en trafikksikkerhetsmessig konsekvensanalyse, jf. Vegsikkerhetsforskriften § 3. Avkjørsler, inkludert driftsavkjørsler, skal kartlegges, og det skal utarbeides forslag til hvor eventuelle samleavkjørsler bør plasseres. Sideanlegg som stopplommer, havarilommer, lunningsplasser for tømmer, o.l. skal også vurderes med hensyn til plassering.

- *Ulykker*

Ulykkessituasjon for de ulike alternativer skal vurderes, og det skal etterstrebtes å sette tall på antall ulykker.

6.3.2 Det offentlige

Budsjettvirkninger for det offentlige blir synliggjort gjennom beregning av investeringskostnader. Kostnadsoverslaget skal også omfatte nødvendige tiltak på evt. annet berørt vegnett.

Kostnadsoverslag for investeringskostnadene skal utarbeides ved hjelp av ANSLAG-metoden innenfor ei usikkerhet på +/- 10 % ved utarbeidelse av detaljreguleringsplanen.

6.3.3 Støy, luftforurensning og klimagassutslipp

Temaene skal omtales og vurderes for fremtidig E6.

- *Støy*

Under temaet støy forstås støy fra vegtrafikk. Som del av planarbeidet skal det gjennomføres støyberegninger og utarbeides støykart, både for nåværende situasjon, dvs. 0-alternativet og for nytt alternativ.

Med bakgrunn i støyberegninger, og i samsvar med «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging» (T-1442), skal det reguleres støytiltak der det er nødvendig.

- *Lokal og regional luftforurensning. Klimagassutslipp (global forurensning)*

Luftforurensning og utslipp ansees ikke som nødvendig å utrede da det er spredt bosetting, liten trafikkmengde, og heller ikke andre forurensningskilder på strekningen langs veglinja.

6.4 Vurdering av andre ikke-prissatte konsekvenser i planarbeidet

Naturmangfold skal utredes særskilt, jf. kapittel 6.2.1. De andre ikke-prissatte temaene som er nevnt i håndbok V712 skal beskrives og vurderes i planbeskrivelsen til detaljreguleringsplanen. Innholdet i planmaterialet for gjeldende detaljreguleringsplan vil i stor grad bli benyttet som grunnlag, og dette gjelder spesielt beskrivelse av dagens situasjon. Dette omtales under hvert deltema.



Figur 4: Flyfoto viser terreng og arealer med dagens E6. Namsen sees i forgrunnen.

6.4.1 Landskapsbilde

Beskrivelse av dagens situasjon, virkninger av planforslaget og beskrivelse av ny situasjon skal inngå i planbeskrivelsen. Landskapsbilde skal analyseres og konsekvenser for dette skal omtales, og eventuelt illustreres der det er større inngrep som har betydning for opplevelsen og utformingen av landskapsbildet.

Beskrivelse av arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet skal også inngå der det er aktuelt, som ved støytiltak og eventuell ny Grøndalselvbru.

6.4.2 Friluftsliv/by- og bygdeliv

Beskrivelse av dagens situasjon, virkninger av planforslaget og beskrivelse av ny situasjon skal inngå i planbeskrivelsen. Analyse av friluftsliv skal belyse tiltaket sine konsekvenser for brukerne av berørte områder, og allmennhetens muligheter for å drive friluftsliv/helsebringende aktivitet i nærmiljøet og i naturen.

Naboer kan bli berørt i form av støy og direkte inngrep på eiendom, men støy skal behandles i prissatte konsekvenser.

Betydning for friluftsliv skal vurderes, men tiltaket antas ikke å ha store konsekvenser for friluftslivet. Planområdet inngår i utmarksområde med mye vilt, og er tilgjengelig for jegere og andre turgåere. Betydning for friluftsliv og elvefiske i Namsen, Fjerdingselva og Grøndalselva og nærliggende vann er omtalt i gjeldende detaljreguleringsplan. Friluftslivsområder som er registrert i databasen *Naturbase* fra Miljødirektoratet, er området «Tømmeråsfjellet – Grøndalselv – Nesåfjella – mot Namsen» på østsiden av E6, men det berøres lite av ny veglinje. Området er et stort turområde uten tilrettelegging. Det er definert som et svært viktig friluftslivsområde, og har regionale og nasjonale brukere.

6.4.3 Kulturarv

Kulturarv omhandler spor etter menneskers virksomhet gjennom historien knyttet til kulturminner, kulturmiljøer og kulturhistoriske landskap. Samiske kulturminner inngår også i temaet. Beskrivelse av dagens situasjon, virkninger av planforslaget og beskrivelse av ny situasjon skal inngå i planbeskrivelsen.

Det er foretatt ei overflateregistrering og vurdering av det arkeologiske potensialet på i forbindelse med utarbeidelse av gjeldende detaljregulering for strekningen. Overflateregistrering ble utført av Fylkeskommunens kulturavdeling i 2015. Rapport av vurderinger er datert 18.9.2018, og dette anses som godt nok også for den pågående detaljreguleringen.

6.4.4 Naturressurser

I håndbok V712 er naturressurser definert slik: «Naturressurser er ressurser fra jord, skog og andre utmarksarealer, fiskebestander i sjø og ferskvann, vilt, vannforekomster og georessurser (berggrunn og mineraler). Temaet omhandler landbruk, fiske, havbruk, reindrift, vann, berggrunn og løsmasser i et ressursperspektiv.»

Tema som berøres av tiltaket:

- *Sikring av jordressurser*

Jordbruk, dyrket mark, dyrkbar mark, beite, og skogbruk skal omtales og medgått areal skal beregnes. Driftsforhold og tilgjengelighet til arealer, driftsavkjørsler, skal vurderes særskilt.

Beskrivelse av dagens situasjon, virkninger av planforslaget og beskrivelse av ny situasjon skal inngå i planbeskrivelsen.

- *Reindrift*

Reindrift omhandler konsekvensene tiltaket kan ha for reindrift i området. E6 ligger nært Namsen og er grensen mellom to reindriftsområder. Det er lite trekk av rein over vegen. Videre fører tiltaket (alternativ 1) ikke til større hinder for eventuell trekk av rein enn 0-alternativet. Reindrift skal ikke behandles videre i konsekvensutredningen.

- *Vilt*

Vilt omhandler alt jaktbart vilt. Jaktbart vilt er viktig næringsgrunnlag grunneieren i området. Samtidig vil ikke en forskyving av E6 i terrenget ha betydelige konsekvenser for viltbestanden eller dens levevilkår. Temaet anses derfor som ikke aktuelt for nærmere konsekvensvurdering.

6.5 Vurdering av andre konsekvenser i planarbeidet

6.5.1 Risiko og sårbarhetsanalyse

Som en del av planarbeidet skal det gjennomføres en risiko og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) for det valgte alternativet. Analysen vurderer sannsynligheten for at hendelser inntreffer og konsekvenser dersom hendelsen inntreffer som igjen gir risikonivå. Uakseptabel høy risiko vil medføre vurdering av avbøtende tiltak som må identifiseres og vurderes.

Analysen følger DSB sin veileder «Samfunnssikkerhet i arealplanlegging – Kartlegging av risiko og sårbarhet», og vil være i form av en sjekkliste som en del av planbeskrivelsen.

6.5.2 Geoteknikk og ingeniørgeologi

Geoteknikk skal utredes for vurdering av gjennomførbarheten, og som grunnlag for kostnadsberegning. Eventuelle avbøtende tiltak skal også beskrives.

Det er utført noen grunnundersøkelser i planområdet. Disse suppleres slik at de blir tilstrekkelig for vurdering av eksisterende data og gjennomførbarhet av alternativ, samt grunnlag for kostnadsberegning på detaljreguleringsplannivå. Omfanget av grunnundersøkelser er bl.a. avhengig av brukonstruksjon og terrenginngrep langs vegen.

Ingeniørgeologi skal utredes for vurdering av gjennomførbarheten, og som grunnlag for kostnadsberegning. Eventuelle avbøtende tiltak skal også beskrives. Bergskjæringer skal vurderes med tanke på fjellkvalitet og eventuelle sikringstiltak i høye bergskjæringer. En sammenstilling og vurdering av eksisterende kunnskapsgrunnlag og nye kartlegginger skal inngå i planbeskrivelsen.

6.5.3 Hydrologi

Det er gjennomført hydrologiske kartlegginger og konsekvensutredninger for Austbekken i forbindelse med utarbeidelse av gjeldende detaljregulering for strekningen. Dette arbeidet kvalitetssikres og eventuelt suppleres, og oppsummeres i planbeskrivelsen.

For Grøndalselva ble det utarbeidet en hydrologisk rapport for forprosjekt i 2017. Denne rapporten er oppdatert av NVE i 2019.

6.5.4 Konstruksjoner

Det skal lages teknisk forprosjekt for nye konstruksjoner på E6. Konstruksjonene skal dimensjoneres for 200-års flom. Skisseprosjektet skal omfatte en teknisk beskrivelse og vurdering av nye kulverter og bruer, samt et grovt kostnadsoverslag for de enkelte alternativer.

Ny bru over Litjåa og Fjerdingselva er omtalt i detaljreguleringsplan «E6 Fjerdingselv bruer» (arealplan-ID 2013001), og omfattes ikke av denne planen.

Vurdering av tilstand på dagens Grøndalselvsbru skal inngå i planarbeidet, og forslag til ev. ny bru skal inkluderes i *Teknisk plan*. Tilstand av brua blir vurdert i forhold til funksjon og forventet restlevetid. Bruken av Grøndalselvsbrua som eventuell framtidig bru på lokalveg eller fylkesveg vurderes.

Det skal legges opp til kostnadseffektive løsninger, samtidig som en skal ivareta estetisk uttrykk og terrengtilpasninger. Kostnadsoverslag skal gjøres på hovedelementnivå der hovedprosesser er med. Krav til nøyaktighet er på $\pm 10\%$.

6.5.5 Massedepionier

Bygging av ny veg kan gi overskuddsmasser i form av myrmasse eller uegnede masser for vegbygging. Deponi kan være midlertidig eller permanent. Dette skal omtales og arealer må ev. inngå i detaljreguleringsplanen.

6.5.6 Konsekvenser i anleggsperioden

Det skal gjøres ei vurdering av anleggsperioden med tanke på trafikale konsekvenser og ulemper som anleggsperioden kan påføre lokalsamfunnet.

6.5.7 Andre tekniske forhold

I utredningen skal det gå fram konsekvenser av ev. omlegging av eventuelle høyspentledninger og forurensning av grunnen.

6.5.8 Lokale og regionale ringvirkninger

Ny E6, med bedre framkommelighet og trafikksikkerhet, vil bedre tilgjengeligheten og øke forutsigbarheten på strekningen for innbyggere og næringsliv. Vurderinger av eventuelle muligheter og begrensninger skal vurderes.

Framtidig lokalvegssystem og adkomstveger til boliger, fritidsboliger og gårdsbruk vurderes og forslag til løsninger beskrives. Sannsynlig utvikling kan beskrives dersom dette er relevant. Det skal ikke gjøres nye registreringer.

7 Samlet vurdering av alle temaer og anbefaling

Til slutt sammenstilles alle konsekvenser i en samlet vurdering. Her vil også tema som bearbeides i planbeskrivelsens «Virkninger av planforslaget» inngå i helhetsvurderingen. Eventuelle avbøtende tiltak vurderes og foreslås. Anleggsperioden skal også omtales.

Statens vegvesen som tiltakshaver skal med grunnlag i disse utredningene som skal gjennomføres, gi en begrunnet anbefaling av alternativ for utbygging av E6 på strekningen Fjerdings – Grøndalselv.

Anbefalingen blir lagt til grunn for utarbeiding av detaljreguleringsplan.



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47)22073000
firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen