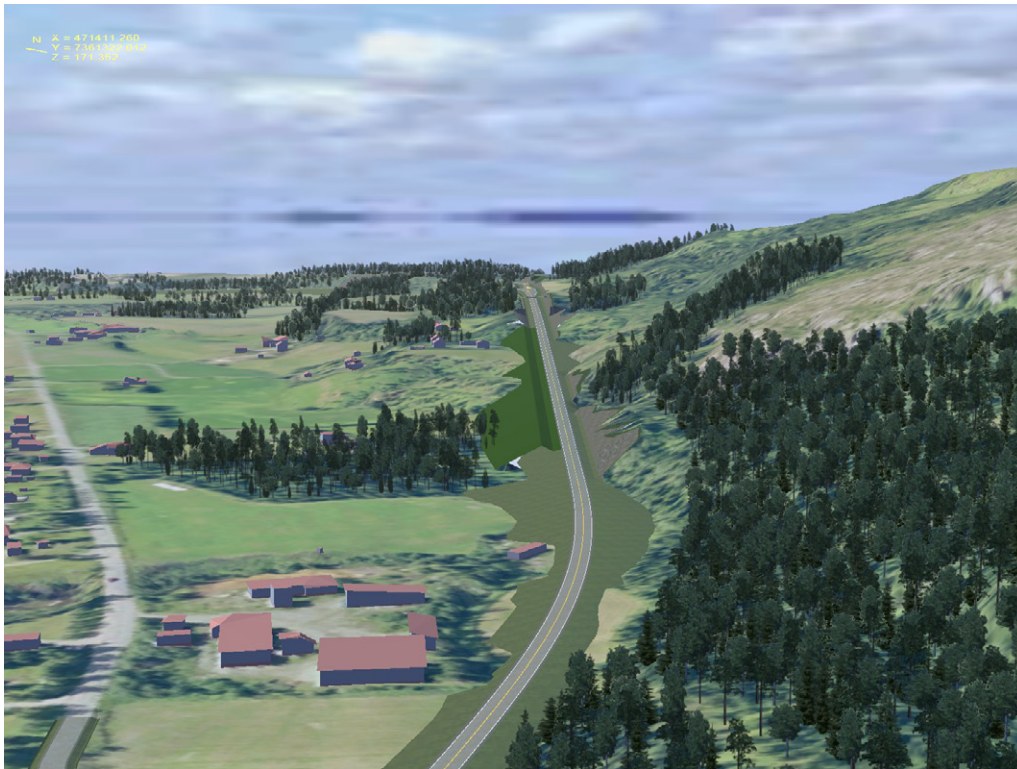




Statens vegvesen



MERKNADSBEHANDLING

Prosjekt: E6 Helgeland

Parsell: Fallheia - Sandheia

Rana kommune

TEKNISKE DATA

Fra profil:	0-7680
Dimensjoneringsklasse:	S2
Fartsgrense:	80 km/t
Trafikkgrunnlag (ÅDT):	3400 i år 2035

Planforslag til politisk behandling (pbl § 12-12)

Innhold

1 Forord	3
2 Høringen	4
2.1 Reguleringsplanprosessen.....	4
2.1.1 Varsel om planoppstart.....	4
2.1.2 Planutarbeidelse.....	4
2.1.3 Offentlig ettersyn.....	5
2.1.4 Etter offentlig ettersyn.....	5
3 Merknader mottatt ved offentlig ettersyn	6
3.1 Merknader fra offentlige.....	6
3.1.1 Miljø- plan og ressursutvalget, Rana kommune.....	6
3.1.2 Avinor.....	15
3.1.3 Fylkesmannen i Nordland.....	15
3.1.4 Jernbaneverket.....	16
3.1.5 Norges vassdrag- og energidirektorat.....	16
3.1.6 Reindriftsforvaltningen i Nordland.....	16
3.2 Merknader fra private, selskap, lag og foreninger.....	17
3.2.1 Alf Fagervik.....	17
3.2.2 Alf og Kitty Fagervik.....	17
3.2.3 Ankjell Johan Forsbø.....	17
3.2.4 Benny Sætermo.....	18
3.2.5 Espen og Marte Kverneng Dahle.....	18
3.2.6 Jan Elvebakk (Gnr. 96/2).....	18
3.2.7 Line Kristin Lillerødvann.....	18
3.2.8 Marianne Finneide og Steinar Røssvoll.....	19
3.2.9 Marit og Lars Petter Røssvoll.....	19
3.2.10 Odd Guldvik.....	19
3.2.11 Oddny Hansen.....	19
3.2.12 Oddrun Hansen.....	20
3.2.13 Ragnhild og Terje Elvebakk.....	20
3.2.14 Randi M. og Jan Sollien-Røssvoll.....	20
3.2.15 Randi M. og Jan Sollien-Røssvoll, Agnes og Reidar Olsen, Irene Simaskar og Ove Hansen. .	23
3.2.16 Randi M og Jan Sollien –Røssvoll, Agnes og Reidar Olsen.....	24
3.2.17 Randi M. og Jan Sollien-Røssvoll, Agnes og Reidar Olsen, Irene Simskar og Ove Hansen, og Oddrun Hansen.....	24
3.2.18 Randi M. og Jan Sollien-Røssvoll, Rana sau og geit v/leder Anne kari Snefjellå, Rana bonde- og småbrukarlag v/Einar Haueng Hansen.	24
3.2.19 Randi M. og Jan Sollien-Røssvoll, Oddrun Hansen.....	25
3.2.20 Randi M. og Jan Sollien-Røssvoll, Turid Langfjord-Clare, Ørjan og Elna Skogmo, Hans Heggli, Agnes og Reidar Olsen, Irene Simskar og Ove Hansen, Rana Sau og geit v/leder Anne kari Snefjellå, Rana bonde og småbrukarlag v/Einar Haueng Hansen, Oddrun Hansen, Stig Langfjell.	25
3.2.21 Randi M. og Jan Sollien-Røssvoll, Torbjørn Skarstad, Runde Pedersen, Rita Losvik, Turid Langfjord-Clare, Irene Simaksar og Ove Hansen, Ørjan og Elna Skogmo, Hans A. Heggli, Agnes og Reidar Olsen, Oddrun Hansen, Rana Sau og Geit v/leder Anne Kari Snefjellå, Nord Rana Bondelag v/leder Leif Egil Amundsen og Rana Bonde og småbrukerlag v/Einar Haueng Hansen.	26
3.2.22 Reidar Olsen 1.....	26
3.2.23 Reidar Olsen - 2.....	27
3.2.24 Turid Langfjord-Clare.....	28
3.2.25 Skogmo Økogård v/Ørjan og Elna Skogmo.....	28
3.2.26 Rana Bonde og småbrukarlag.....	29
3.2.27 Rana Kristelig folkeparti.....	29
3.2.28 Rana Næringsforening 1.....	30
3.2.29 Rana Næringsforening 2.....	30

3.2.30 Rana senterparti	30
3.2.31 Rana skogeierlag.....	31
3.2.32 Skonseng og Røssvoll Bøgdalag	31
4 Endringer etter offentlig ettersyn	33

Vedlegg:

Alle innkomne brev

1 Forord

For å gjøre merknadsbehandlingen håndterlig lager vegvesenet en grov oppsummering av alle innkomne merknader – og besvarer disse. Sannsynligvis vil enkelte føle seg forbigått i dette planforslaget ved at de ikke har fått gehør for sine krav og meninger, og muligens ved at de mener Statens vegvesen ikke har redegjort tilstrekkelig for akkurat deres merknad. For å bøte på dette og sikre at Rana kommunestyre sitter på all informasjon når vedtak i saken skal fattes er samtlige merknader lagt ved denne merknadsbehandlingen.

Statens vegvesen har etter beste evne forsøkt å gjennomføre en så smidig og inkluderende prosess som mulig – med det formål å oppnå et produkt samfunnet som helhet kan være tjent med til en kostnad som muliggjør en massiv vegutbygging på Helgeland. Enkelte foreslåtte elementer har gjennom planprosessen skapt mye debatt (eks. alternativ 2), men debatt er en naturlig del og en viktig del av en planprosess når samfunnet skal forme fremtidens infrastruktur.

Vi ønsker også å benytte anledningen til å takke alle som har bidratt til å heve kvaliteten på denne planen gjennom aktiv deltakelse i debatten/møter og ved innsendelse av merknader - da denne deltakelsen sikrer en bedre kvalitet på det produktet vegvesenet nå ber Rana kommunestyre ta stilling til.

2 Høringen

2.1 Reguleringsplanprosessen

2.1.1 Varsel om planoppstart

Ved varsel om planoppstart ble det sendt brev til samtlige grunneiere innen planområdet. I brevet ble mottakerne varslet om planoppstart, informert om at det var laget et forslag til planprogram og invitert til et folkemøte på Skytterhuset på Røssvoll. Likelydende informasjon ble annonsert i lokalavisen (Rana Blad), samt oversendt særlovsmyndighetene. I overkant av 80 personer stilte på folkemøtet. I tillegg ble det arrangert åpne kontordager ved vegvesenets trafikkstasjon på Mo i Rana, samt ved Røssvoll lufthavn hvor planleggingsleder var tilgjengelig for lukkede/private møter. Ved høringsfristens utløp var det kommet inn 26 skriftlige innspill.

Ved varsel om planoppstart - utvidelse av planområdet (alternativ 2) – ble det først sendt ut brev til grunneiere som kan miste husene sine (7 bolighus) ved en realisering av dette alternativet. I brevet ble grunneierne informert om alternativ 2, samt invitert til et felles lukket møte hvor vegvesenet informerte om alternativ 2, samt hvilke erstatningsordninger som finnes dersom alternativ 2 blir valgt. 2-3 dager senere mottok særlovsmyndigheter og øvrige grunneiere innen planområdet varsel om planoppstart – utvidelse av planområdet. Utvidelsen ble også annonsert i Rana Blad. Ved høringsfristens utløp var det kommet inn 12 skriftlige innspill.

2.1.2 Planutarbeidelse

Gjennom planarbeidet har vegvesenet stadig vært i kontakt med grunneiere og interesseorganisasjoner. Det har også blitt arrangert flere møter gjennom planprosessen (listen er ikke uttømmende):

- Skongseng skole – barnetråkkartlegging
- Skongseng og Røssvoll Bygdelag – orienteringer om planleggingen samt barnetråkkartlegging
- Reiselivssammenslutningen “Svartiskongens rike” – ønske om rasteplass og skiltemuligheter
- Avinor – utvidelse av sikkerhetssone rundt Røssvoll lufthavn, behov for å utvide sikkerhetssone inn i areal avsatt til E6 i kommuneplanens arealdel.
- Hestmannen/Strandtindene reinbeitedistrikt – utfordringer og fremtidsplaner for reindrifta
- Samtlige grunneiere med landbrukseiendommer innen planområdet – hvordan kan vi redusere grunneiernes ulemper så mye som mulig gjennom en bevist planlegging.
- Brannvesenet i Rana og Helgeland politidistrikt– sikkerhetsvurdering tunnel ved Reinforshieia

Prosjektet har blitt omtalt i media (Rana Blad) ved flere anledninger.

Det har naturligvis også vært flere møter og tett kontakt mellom plankontoret i Rana kommune og vegvesenet.

2.1.3 Offentlig ettersyn

Ved varsel om offentlig ettersyn ble det sendt brev til samtlige grunneiere innen planområdet. I brevet ble mottakerne gjort oppmerksom på at planforslaget ble lagt ut til offentlig ettersyn, at elektronisk informasjon om planforslaget kan finnes på www.vegvesen.no/Vegprosjekter/e6fallheiasandheia og www.rana.kommune.no, og at papirkopier av planforslaget kan finnes på Rådhuset i Rana, biblioteket og vegvesenets trafikkstasjon på Mo. Mottakerne ble også invitert til et åpent folkemøte på Skytterhuset på Røssvoll hvor vegvesenet presenterte planforslaget, samt gitt muligheten til å møte vegvesenet i private møter under åpne kontordager ved vegvesenets trafikkstasjon på Mo i Rana. Likelydende informasjon ble annonsert i lokalavisen (Rana Blad), samt oversendt særlovsmyndighetene og beboere langs dagens E6 på strekningen Fallheia - Sandheia.

I underkant av 100 personer stilte på folkemøtet og det ble avholdt 14 private møter mellom vegvesenet og interessegrupper/privatpersoner under de åpne kontordagene.

Ved høringsfristens utløp var det kommet inn 38 skriftlige innspill, hvorav flere brev er fra samme grunneiere.

2.1.4 Etter offentlig ettersyn

Etter offentlig ettersyn har statens vegvesen sett over og vurdert samtlige innkomne merknader. Det er gjennomført flere møter med merknadsinnsendere for vurdering av avbøtende tiltak og mer beskrivende opplysninger av hvilke ulemper vegen påfører enkelte gårdsbruk.

Flere justeringer av planforslaget har blitt vurdert, og noen har blitt forkastet mens andre er videreført i endelig forslag til reguleringsplan.

3 Merknader mottatt ved offentlig ettersyn

3.1 Merknader fra offentlige

3.1.1 Miljø- plan og ressursutvalget, Rana kommune

MPR-utvalget i Rana Kommune gir følgende anbefaling til Statens Vegvesen for deres videre arbeid med reguleringsplan for E6 Fallhei-Sandhei før endelig planforslag oversendes kommunen til sluttbehandling:

1. Det fremlagte tunnel-forslaget for Fallheia med tilknyttet ny bru over Langvassåga anbefales, da alternativ 2 vil gi en uheldig deling av bygda ved elva og på Reinforshei, i tillegg til at 7 bolighus må rives.

Kommentar fra Statens vegvesen:

Alternativ 2 ble fremmet for å synliggjøre for Rana kommunestyre at det finnes en alternativ løsning som er ca. 40 millioner billigere å bygge ut og betraktelig billigere å drifte- og vedlikeholde.

Statens vegvesen har hele tiden vært klar på at det er Rana kommunestyre som til syvende og sist avgjør hvilket alternativ som skal bygges. På bakgrunn av innkommet merknad fra MPR-utvalget plasseres alternativ 2 som et utredet og forkastet forslag i planbeskrivelsen.

Merknaden tas til følge.

2. Landbruksarealene i området Fallheia – Sandheia vil bli sterkt berørt i begge alternativene som Statens vegvesen legger fram i forslaget til detaljreguleringsplan for fremtidig E6 i området. Det fremgår av forslaget at det ikke er foretatt en konsekvensutredning for landbruket ved gjennomføringen av de to fremlagte alternativene. Det anbefales at det videre arbeidet med detaljregulering av strekningen fra ny bru over Langvassåga til Sandheia avventes inntil en faglig forsvarlig konsekvensanalyse for landbruket i området er gjennomført. Herunder ses det grundig på om det er mulig ved å justere traseen noe/forskyve traseen mot vest og nord kan oppnås gevinster i forhold til:
 - Mindre tap av landbruksarealer og beitemark
 - Mindre uheldig deling av landbruksarealer
 - Høyere linje som kommer tidligere opp på flata kan muliggjøre bedre løsning for atkomst til flyplassen og Røvassdalsveien

Kommentar fra Statens vegvesen:

Til konsekvensutredning landbruk

Statens vegvesen har utredet de konsekvenser MPR-utvalget krevde utredet jfr. sak 39/10, ref. kapittel 2.4 i planbeskrivelsen.

Ut over bestillingen fra MPR-utvalget er det i tillegg utarbeidet oversikter over mengde landbruksjord som går tapt ved de ulike alternativene, samt gitt opplysninger om flere andre forhold i planbeskrivelsens kapittel 7. Det vises også i denne sammenheng til uttalelse fra Fylkesmannen i Nordland (særlovsmyndighet for regjeringens landbrukspolitikk) som skriver følgende: “*I høringsdokumentet er det på en oversiktlig og god måte tydeliggjort konsekvenser for landbruk i form*

av tap av dyrka jord for de to alternativene”.

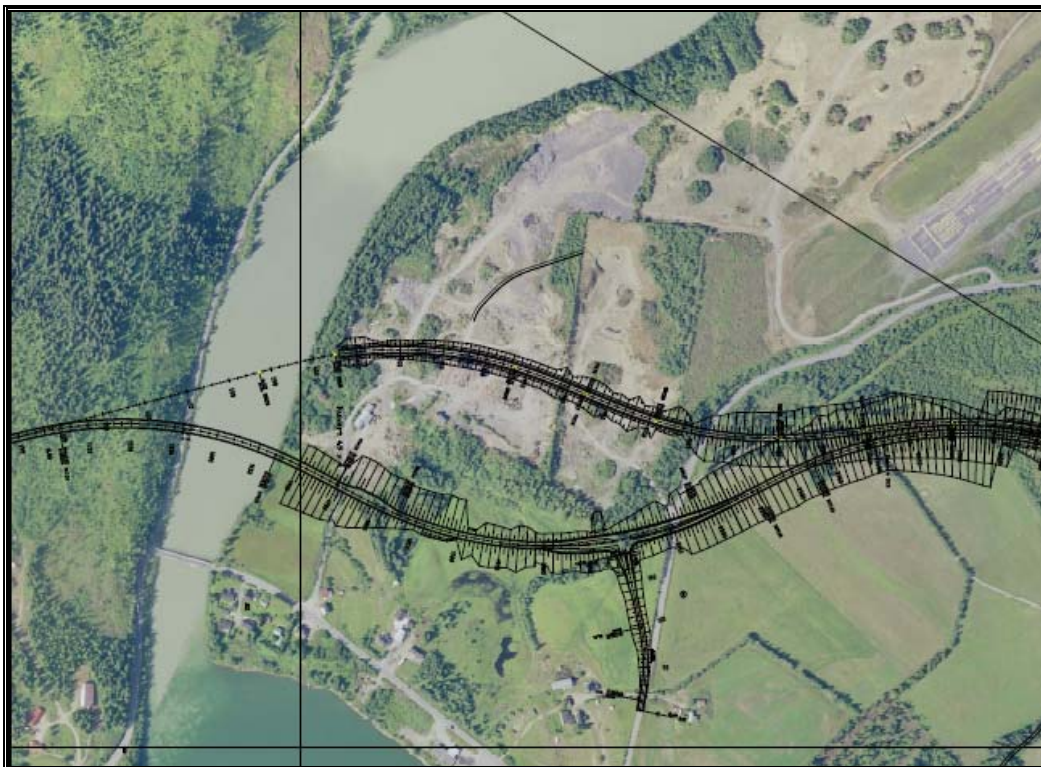
Til orientering er det gjennom denne reguleringsplanen lagt inn flere tiltak med sikte på å redusere grunneiernes ulemper så mye som mulig. Tiltakene er hjemlet gjennom reguleringsplan, reguleringsbestemmelser og planbeskrivelse og omfatter følgende:

- Sideterreng slakes ut til 1:7 alle steder ny E6 kommer i konflikt med eksisterende åkrer, slik at åkrene fortsatt kan benyttes tilnærmet helt opp mot E6. Utslakingen medfører også at det enkelte steder etableres ny landbruksjord.
- For å ivareta behovet for planfri kryssing med landbruksmaskiner og bufe er det lagt inn 3 landbrukskulverter og en overgangsbru. I tillegg legges det til rette for flere landbruksavkjørsler direkte fra E6.
- De deler av eksisterende E6 og Fv. 353 som ikke foreslås videreført tas bort og arealet skal revegeteres tilbake til landbruksjord.
- Alle deponiområder som tas i bruk skal revegeteres til enten landbruksareal eller direkte til jordbruksareal, medførende at planforslaget legger til rette for nyskaping av dyrkingsareal.

Det gjøres spesielt oppmerksom på at deler av beskrivelsen omhandlende landbruk vil bli justert noe, da planforslaget som helhet justeres noe på bakgrunn av innkomne høringsuttalelser under offentlig ettersyn.

Til strekningen Langvassåga – Sandheia.

Statens vegvesen har gjennom planprosessen totalt vurdert 3 alternative linjer på strekningen tunnel ved Reinforshaia – Håmannaldalen. Tidligere har Alternativ 1 og Alternativ 3 (plankontorets forslag til løsning) blitt vurdert opp mot hverandre hvor alternativ 3 ble forkastet (se planbeskrivelsens kapittel 2.6). Etter offentlig ettersyn og MPR-utvalgets merknad har Statens vegvesen også vurdert en mellomløsning mellom alternativ 1 og alternativ 3, benevnt alternativ 4. Alternativ 4 er således en trase plassert lengre mot vest og nord.



Ortofoto med alternativ 1 (nederste veglinja) og alternativ 4.

OBS! Fyllingsutslag på alternativ 1 er 1:7, mens alternativ 4 er lagt inn med fyllingsutslag 1:2.

I understående tabell er alternativ 1 vurdert opp mot alternativ 4.

Element	Alternativ 1	Alternativ 4
Brulengde	- Ca. 145 meter	- Ca. 195 meter
Veglinje	<ul style="list-style-type: none"> - Fylling ca. 800 meter med vekslende høyde (0,6 – 8,2 meter over dagens terreng). - Utslaking på fylling 1:7 muliggjør landbruksdrift nesten helt opp på vegen (sikkerhetssone på 6 meter). - Kryss ned mot Røssvoll/Skonseng - Kraftig skjæring opp Storheia <p>- Total veglengde 1150 meter</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Skjæring ca. 400 meter med vekslende høyde (2,2 - 9,2 meter under dagens terreng) gjennom grusmoer/industriområde/ lysrekke planlagt utvidelse av Røssvoll lufthavn. - Kryss ned mot Røssvoll - Fylling ca. 350 meter med vekslende høyde (8,3 - 16,7meter over dagens terreng). - Skjæring opp Storheia. <p>- Total veglengde 1140 meter</p>
Estetikk/ Landskap	- Røssvoll/Skonseng vises frem på en flott måte.	- Baksiden av Røssvoll vises frem på en lite flatterende måte.
Landbruk	<ul style="list-style-type: none"> - Ca. 16 daa landbruksjord går direkte tapt og 4,5 daa nyskapes ved utslaking av vegfylling. - Deponiområdene LNFR4(ca. 29 daa)/LNFR5 (ca. 27 daa) kan dyrkes opp til landbruksjord dersom de tas i bruk. - Gode atkomstløsninger for landbruket er sikret gjennom kulverter i profil 1750 og profil 2400. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ca. 3 daa landbruksjord går direkte tapt og ca. 8 daa nyskapes ved utslaking av vegfylling. - Deponiområde LNFR5 kan vanskelig nyttiggjøres som deponi (siden vegen går i skjæring gjennom områdenet). - Atkomst til LNFR 4 vanskeliggjøres. - Atkomstløsning for landbruket under bru dersom bru forlenges noe. - Kulvertløsning ikke mulig på grunn av skjæring første 400 meter. Siste 350 meter er det så lite restareal igjen på andre siden av E6 (forutsatt at kryss mot flyplass flyttes) slik at bygging av kulvert ikke kan sies å være regningssvarende.
Grunnerverv	- Landbruksareal	<ul style="list-style-type: none"> - Industriområde til Torbjørn Skarstad Gnr. 94/78 og Gnr. 94/67 - Grustak Gnr. 94/41 - Enebolig Gnr. 94/7 - Landbruksareal
Kostnad		- Ca. 25 millioner dyrere enn alternativ 1 + eventuelle fremtidige krav fra Avinor

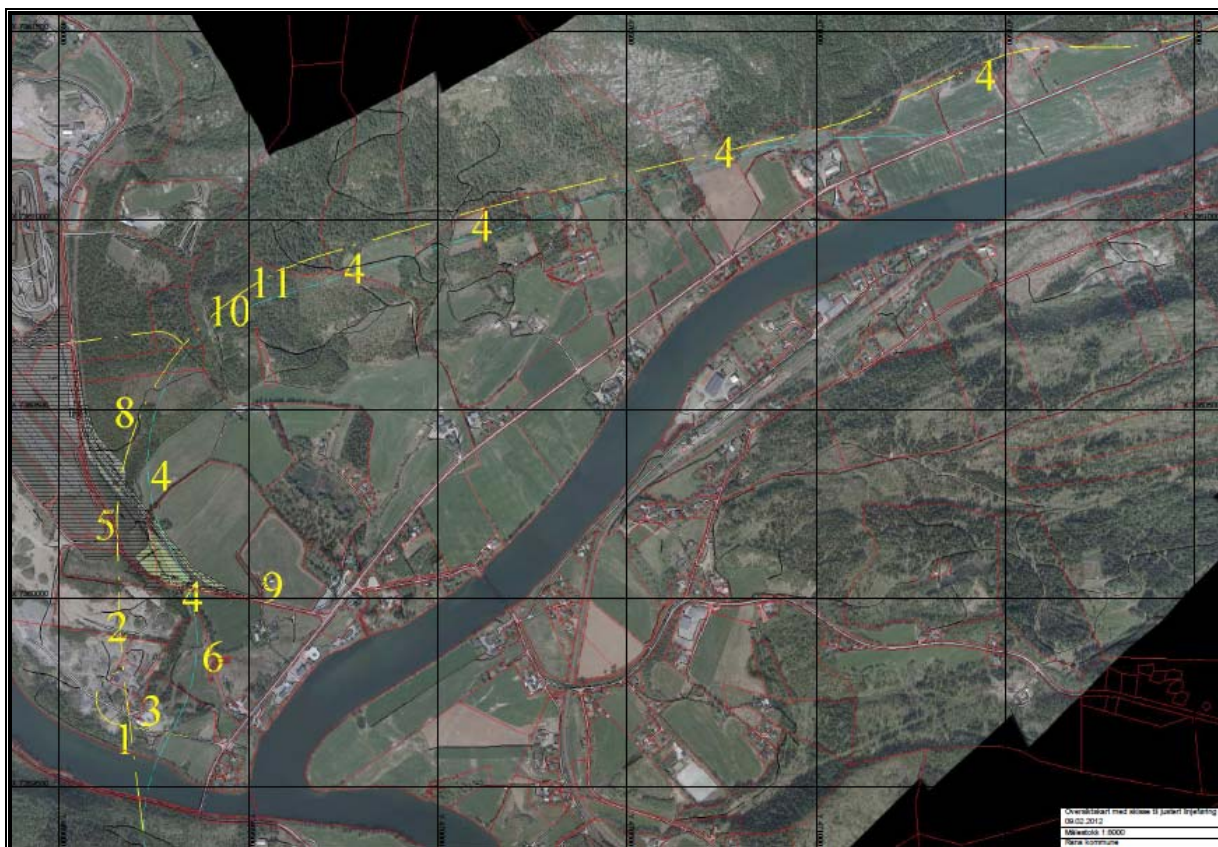
Alternativ 4 koster ca. 25 millioner mer å bygge enn alternativ 1. Kostnadsforskjellene skyldes primært en lengre bru (50 meter lengre), et dyrere grunnverv (løsningen krever innløsning av næringslokaler til vedprodusent Torbjørn Skarstad og innløsning av 2 bolighus, samt landbruksareal), og mer massetransport. I tillegg vil kostnader forbundet med eventuelle fremtidige krav fra Avinor (dersom sikkerhetssonen på Røssvoll blir utbygd som skissert i plan 5009) tilkomme. I tillegg legger alternativ 1 til rette for nyskaping av landbruksareal i LNFR4/LNFR5 dersom arealene tas i bruk som deponi – mens alternativ 4 i stor grad vanskeliggjør en slik bruk av arealene.

Gevinsten med alternativ 4 sett ut fra et landbruksperspektiv er at man får opparbeidet ca. 5 daa med ny landbruksjord i tillegg til at det kan være mulig å anlegge et kryss opp mot dagens Fv. 353 på Storheia (men en flytting av krysset medfører at ressursgrunnlaget på Skogmo Økogård blir ytterligere innskrenket (i praksis flytter man ulempene fra en eiendom til en annen)). Ulempen med alternativ 4 sett ut fra et landbruksperspektiv er at Deponiområdene LNFR4/LNFR5 vanskelig kan nyttiggjøres på en god måte (disse deponiene er avsatt til etterbruk landbruk i alternativ 1).

Statens vegvesen velger på bakgrunn av disse utredningene å opprettholde alternativ 1 som sitt forslag, medførende at alternativ 4 plasseres som et utredet og forkastet alternativ.

Til strekningen Langvassåga - Sandheia

I saksfremlegg til MPR-utvalget ble understående skisse presentert, og vegvesenet har fått informasjon fra administrasjonen i Rana kommune om at denne skissen danner en del av grunnlaget for merknad 2. Statens vegvesen registrerer at plankontorets forslag er utenfor de politiske føringer som tidligere er gitt for hvor vegen skal plasseres gjennom kommunestyrets vedtak av Kommunedelplan E6 Mo-Bolna (2000) og Kommuneplanens arealdel (2004).



Statens vegvesen er videre gjort kjent med at skissen utarbeidet av plankontoret er ment som en prinsippskisse. Vegvesenet mener allikevel det er viktig å få frem at plankontorets «prinsippstrek» ut fra et veifaglig ståsted ikke er tilrådelig slik streken her fremstår. Årsakene er blant annet at:

- Vegnormalens krav til kurvatur ut fra tunnel ikke er oppfylt.
- Løsningen medfører en forlengelse av bru over Langvassåga med ca. 50 meter
- Løsningen medfører innløsning av næringseiendommen til vedprodusent Torbjørn Skarstad, deler av et grustak i drift, samt ett bolighus jfr. matrikkelen.
- Løsningen medfører krav fra Avinor om at veien må legges i løsmassetunnel under planlagt utvidelse av sikkerhetssonen. (Isolert sett en kostnadsøkning på flere 10-talls millioner).
- En veglinje lengre vest og nord på strekningen Håmannsdalen – Saga er tidligere vurdert gjennom planarbeidet. Løsningen ble i sin tid forkastet siden den vil medføre et betydelig større terrenginngrep (høyere skjæringer), og desto større kostnader forbundet med vegbyggingen.
- Videre er plankontorets prinsippstrek plassert nærmere et rasutsatt område ved Furuhaugen enn vegvesenets forslag til løsning.

Kort oppsummert vil en løsning som skissert i saksfremleggets prinsippskisse (selv med justeringer slik at vegnormalens krav til kurvatur oppfylles) medføre en mye større kostnadsøkning enn det alternativ 4 medførte, medførende at prinsippskissen som løsningsalternativ forkastes.

Alternativ 1 er dimensjonert for 90 km/t, og detaljreguleringsplanen legger til rette for en effektiv byggefase, drift og vedlikeholdsfase. Det plassert inn flere avbøtende tiltak (også etter offentlig ettersyn) for omkringliggende bebyggelse og næringsvirksomhet (landbruk) – men naturlig nok vil man ved bygging av nye infrastrukturtiltak aldri kunne oppnå en situasjon hvor samtlige grunneiere blir fornøyd. Total utbyggingskostnad er grovt kostnadsberegnet til ca. 400 millioner kroner.

Sett i lys av at intensjonen med Prosjekt E6 Helgeland er å oppgradere så mye av hovedferdselsåren E6 på Helgeland (gjennom blant annet Rana kommune) som mulig - er økonomisk fornuft en viktig del av planleggingen – dvs. hvordan kan vi som samfunn og samferdselsetat få mest mulig ut av pengene uten å gå på akkord med kvaliteten. Gjennom planprosessen har vegvesenet vurdert flere løsninger (alt. 1, alt. 3, alt. 4, samt flere varianter av andre løsninger) og har konkludert med at alternativ 1 den beste løsningen, både i forhold til kvalitet på produkt og økonomi.

Merknaden ansees å være tatt til følge.

3. Det ses nærmere på forbindelsen fra Røvassdalsveien til Røssvoll sentrum for myke trafikanter.

Kommentar fra Statens vegvesen:

Alternativ 1 legger til rette for at områdene Fallheia – Reinforsheia – Røssvoll og Skonseng knyttes tettere sammen ved at internvegnettet (dagens E6) i praksis vil fungere som en lang boliggate. Løsningen legger også til rette for at områdene Reinforsheia og Røssvoll «frigis» i forhold til f.eks. boligbygging langs det som i dag er E6.

Gjennom planforslaget legges det ikke til rette for egen g/s-veg eller annen løsning for myke trafikanter langs E6 på strekningen mellom Røvassdalsveien (Fv. 353) og Røssvoll sentrum. Bakgrunnen er at trafikkgrunnlaget (myke trafikanter) på strekningen ikke er tilstrekkelig til å kunne forsvare en slik investering.

4. Det ses på muligheten for å legge rasteplassen på areal som i dag ikke benyttes til landbruk, i området som i planforslaget er foreslått avsatt til massedeponi (LNFR4/LNFR5) evt. legges til Storforshei for å kunne utnytte eksisterende infrastruktur slik at plassen kan brukes på helårsbasis.

Kommentar fra Statens vegvesen:

Rasteplassen i planforslaget er planlagt etablert som en såkalt hovedrasteplass med toalett, kvileplass for tungtransport, bord- og benker for 20-25 personer og informasjonsmuligheter for lokal turistnæring og kommunen.

Rasteplassen er strategisk plassert med god utsikt over elvemøtet Ranelva – Langvassåga, Røssvoll og Skonseng – og vil fungere som en god informasjonsplass for Helgeland/Rana gjennom nærheten til svært mange turistattraksjoner via innfallsportene fv. 353 og fv. 356. I denne sammenheng kan f.eks. nevnes Svartisen, Grønnligrotta, Setergrotta, Melfjorden/Nordfjorden, Marmorslottet og Saltfjellet/Svartisen nasjonalpark. Samt apparatet som er bygd opp rundt disse attraksjonene f.eks. Røssvoll camping, Ståltun, Storli camping, Langfjell gård, Pruglhei gård, osv.

Rasteplassen er videre linket opp med eksisterende turveg/skogsveg opp Røssvollia ved at det planlegges bygd en sti tilpasset terrenget mellom rasteplass og overgangsbru.

For å unngå driftsmessige ulemper for landbruket er det etter offentlig ettersyn foreslått innplassert en kulvert for bufe jfr. merknader fra flere grunneiere. Det bemerkes at grunneiere er sterkt i mot bygging av rasteplass på foreslåtte lokalitet.

Alternativet med å plassere rasteplass på deponiområdene LNFR4/LNFR5 er tidligere i planprosessen forkastet av Statens vegvesen av trafikksikkerhetshensyn (årsaken er avstand mellom kryss og stigningsforhold opp mot foreslått rasteplass).

For å redusere konfliktnivået noe har statens vegvesen tatt rasteplass (R1) ut av detaljreguleringsplan E6 Fallheia – Sandheia. Alternativ plassering av ny rasteplass vil bli på parsellen Tjæraskardet – Eiterå.

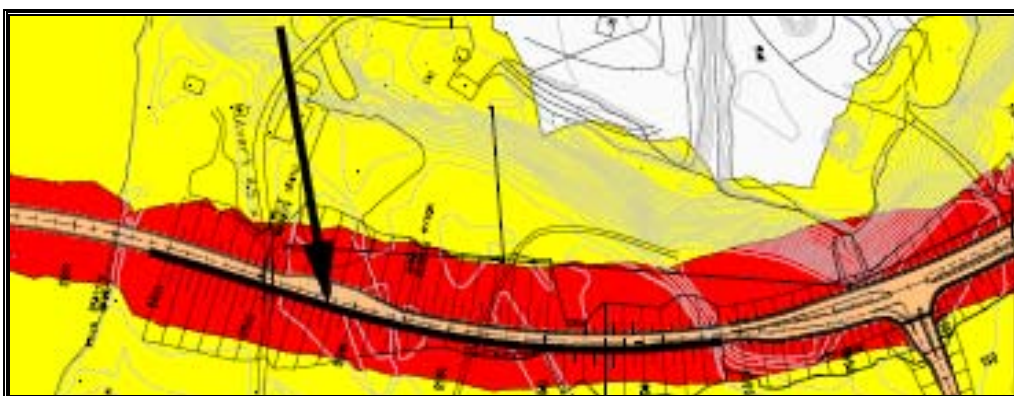
Merknaden er tatt til følge.

5. Atkomsten fra ny E6 til gammel E6 sør på Røssvoll vurderes lagt i tilknytning til rasteplassen slik at Røvassdalsveien mellom gammel og ny E6 kan tilbakeføres til landbruk.

Kommentar fra Statens vegvesen:

Jfr. merknad 4 vil ikke vegvesenet tilråde etablering av en rasteplass på LNFR4/LNFR5.

Fra tunnel kreves to ganger stoppsikt (ca. 230 meter) før kryss kan etableres, medførende at kryss tidligst kan etableres ved profil 1765. Etablering av kryss her må i så tilfelle gjøres mot venstre for å unngå å ta hull på støyskjerming innplassert på høyre side fra profil 1690-1990.



Det er plassert en støyskjerm på høyre side fra profil 1690-1990.

De styrende elementene medfører at eventuell ny atkomst må legges mot venstre, med kulvert under ny E6 og deretter slippes ut ved Røssvoll. Ny E6 må da plasseres høyere i terrenget (for å få plass til kulvert under), samtidig som “rundkjøringen” vil kreve mye areal da krysset må dimensjoneres for alle typer kjøretøy.

Generelt fremstår løsningen med kryss mot venstre for å komme seg til Røssvoll/Skonseng som noe kronglete, samtidig som den i mindre grad fremmer effektiv transport. Løsningen er også arealkrevende og vil bli betydelig dyrere å bygge enn løsningen vegvesenet legger til rette for.

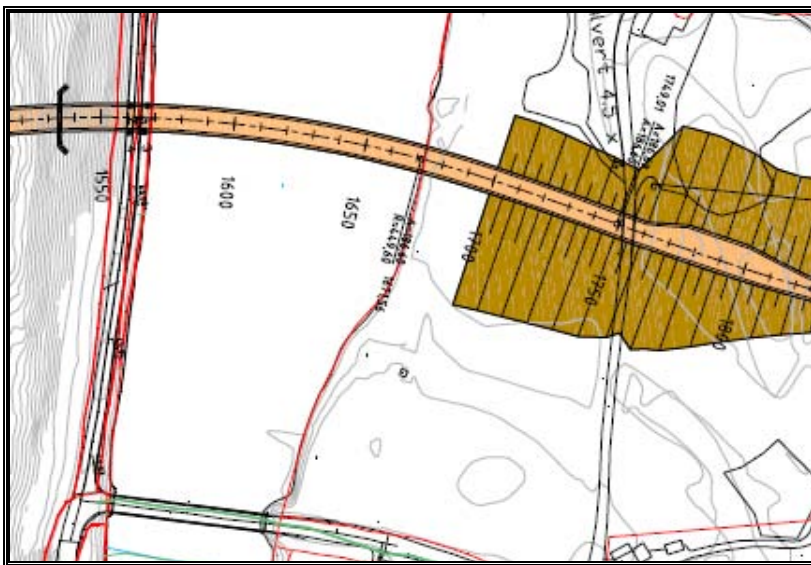
Merknaden tas ikke til følge.

6. For å ivareta eksisterende elgtråkk i området ses det på følgende justerte løsninger:
- forlenget bruspen på nordsiden av elva slik at elgen kan passere langs elvebredden som i dag (under vegen)
 - bruspen over Håmannsdalen slik at elg og annet vilt kan passere under vegen. Det bør også ses på om dette samtidig kan gi løsninger for beiteatkomst og driftsveg.

Kommentar fra Statens vegvesen:

Nordre brukar på planlagt ny bru over Langvassåga er plassert ca. 20 meter unna elvebredden.

Løsningen legger således til rette for at både dyr og mennesker enkelt kan ferdes i området og passere brufundamenteringen uhindret.



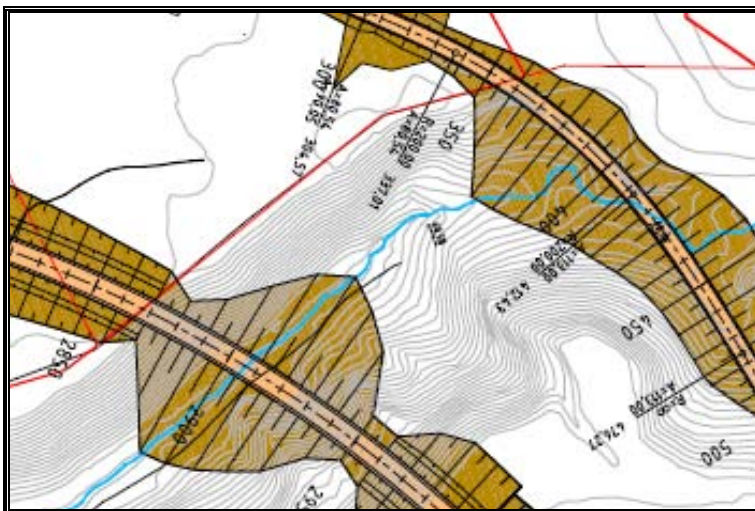
Nordre brukar for planlagt ny bru over Langvassåga er plassert ca. 20 meter unna elvebredden.

Statens vegvesen har gjennom sin planlegging sjekket ut hvor hovedelgtråkkene langs parsellen går. I disse registreringene er det kun elgtråkket ved Reinforshøia som utpeker seg. For øvrig bærer hele området preg av å inneha mye elg som «står» i terrenget.

Langs ny E6 vil sideterreng bli bearbeidet på en slik måte at gode siktforhold oppnås – med formål å redusere faren for elgpåkjørslar. Forholdet til elg og elgtråkk er således ivaretatt gjennom planarbeidet. Videre er det viktig å påpeke at kommunen har et stort ansvar gjennom sin forvaltning av elgbestanden.

For kryssingen av Håmannsdalen har vegvesenet gjennom planprosessen vurdert både bru og fylling.

- En bru over Håmannsdalen vil få en lengde på ca. 100 meter og investeringskostnaden vil beløpe seg til ca. 36 millioner kroner. Løsningen fremmer fri ferdsel under E6 inntil man ca. 100 meter lengre opp i Håmannsdalen møter vegfyllingen til ny Fv. 353.
- En fylling over Håmannsdalen krever tilstrekkelig sikkerhet for at vann kan passere uhindret. Vegvesenet har derfor beregnet nedbørsfelt og tilhørende krav til dimensjonering på stikkrenne, og ser at det er forholdsvis beskjedne vannmengder det her er snakk om. Videre viser resultater fra geotekniske undersøkelser at stabiliteten ivaretas med den foreslåtte løsningen. Investeringskostnaden vil beløpe seg til ca. 6 millioner.



Vegvesenet har valgt løsning fylling med bakgrunn i investeringskostnad, samt at det blir relativt lite areal igjen i Håmannsdalen når ny E6 og Fv. 353 er bygd.

Merknad er tatt til følge. Foreslått løsning ved offentlig ettersyn opprettholdes.

7. Det må legges inn tilstrekkelig med dyrekulverter og atkomst for skogsmaskiner fra brukene på nedsiden til arealene på oversiden av ny E6. Tilgang til eksisterende skogsbilveger og buveger må ivaretas.

Kommentar fra Statens vegvesen:

Statens vegvesen har på bakgrunn av innkomne merknader lagt inn en ekstra kulvert ved ca. profil 2450 i planforslaget. Videre er atkomstveg til overgangsbru, samt atkomstveg til buveger fra kulvert i profil 4050 justert i tråd med ønske/merknader fra grunneiere. Samtlige kulverter dimensjoneres for landbrukskjøretøy (3x4 m). I tillegg legges det til rette for flere direkteatkomster fra ny E6 jfr. kapittel 4.3 i planbeskrivelsen.

Merknaden ansees å være tatt til følge.

8. Lengst øst på Røssvollslletta følges dagens E6 (som i vegvesenets forslag) slik at elgråkkene som kommer ned i et bredt område kan krysse E6 i et område med god sikt til begge sider. Ved å følge lifoten enda lenger ville man kunne få samlet mer av landbruksarealet på samme siden av vegen, men i og med at påkobling av gammel E6 vil måtte bli i omtrent samme område og det vil være behov for gårdsveg videre i dagens E6-trasé vil det være lite landbruksareal å vinne ved dette. Det vil også være vanskelig å ivareta elgkryssingene på en trafikksikker måte.

Kommentar fra Statens vegvesen:

Merknaden tas til orientering.

3.1.2 Avinor

Vegvesenet har med utgangspunkt i skisse utarbeidet av Plankontoret i Rana kommune forespurt Avinor hvilke tiltak Avinor vil kreve gjennomført ved en slik plassering av vegen.

Avinor opplyser pr. brev, datert 30.11.2011, at det i planleggingen må legges til grunn at sikkerhetsområder og lysanlegg ved Mo i Rana lufthavn skal utbedres i samsvar med "Forskrift om utforming av store flyplasser, BSL E 3-2".

Avinor opplyser videre at kommunens alternativ vil medføre at det må bygges en helstøpt løsmassetunnel under fremtidig rullebane og sikkerhetsområde rundt lufthavnen med en lengde på ca. 280 meter. Løsmassetunnelen må være dimensjonert for å tåle en rullebane med tilhørende trafikk, og prosjekteringen må ta hensyn til/underordne seg Avinors prosjekt vedrørende utbedring av sikkerhetsområde og lysanlegg. Av sikkerhetsmessige årsaker vil Avinor også kreve at lufthavnen må stenges i forbindelse med byggingen av løsmassetunnel, og at flypassasjerene i denne perioden må busses til nærmeste flyplass. Alle kostnader forbundet med stenging og transport av passasjerer må påregnes belastet Prosjekt E6 Helgeland.

Avslutningsvis opplyser Avinor at de vil vurdere å komme med innsigelse til en eventuell vegtrase for ny E6 som medfører stenging av Mo i Rana lufthavn Røssvoll over en lengre periode.

I brev datert 13.01.2012 (merknad til offentlig ettersyn) konkluderer Avinor med at vegvesenet har tatt hensyn til Avinor sine merknader oversendt pr. brev datert 30.11.2011.

Kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden ansees som tatt til følge.

3.1.3 Fylkesmannen i Nordland

Generelt

Fylkesmannen påpeker at detaljreguleringen i hovedsak er i tråd med kommuneplanens arealdel, hvor området er avsatt som viktig ledd i kommunikasjonssystemet med underformål veg.

Naturmangfold

Kravene i forhold til naturmangfoldlovens (nml) § 8 er oppfylt, medførende at føre-var-prinsippet i nml § 9 ikke tillegges stor vekt i denne saken.

Støy

Fylkesmannen bemerker at støyskjermer ikke er tegnet inn i reguleringsplankartet, og ber samtidig om at det settes inn rekkefølgebestemmelser omhandlende støy.

Landbruk

Fylkesmannen bemerker at det på en oversiktlig og god måte er tydeliggjort konsekvenser for landbruket.

Fylkesmannen ber om at tiltakshaver vurdere om det er behov for alle deponiene – særlig der deponiområdene er lagt på dyrkajord. Dette gjelder spesielt LNFR-9, LNFR-11 og LNFR-26, samt LNFR-13.

Fylkesmannen mener det er positivt at det flere steder i planbestemmelsene står at arealene kan eller skal tilbakeføres til landbruksformål eller jordbruksformål.

Fylkesmannen ber om at fyllinger/skjæringer profileres slik at landbruket kan nyttegjøre seg arealet. Dette gjelder særlig område LNFR-12.

Fylkesmannen poengterer videre at det er viktig å være i dialog med landbrukets faglag og kommunens landbrukskontor for å sikre nødvendige drifteveger, underganger og avkjørsler, slik at landbruksdrifta ikke blir unødvendig hindret.

Kommentar fra Statens vegvesen

Støyskjærmer vil bli tegnet inn i planforslaget, og rekkefølgebestemmelser tas inn som en del av reguleringsbestemmelsene.

Erfaringsmessig har vegvesenet behov for flere og større deponiområder enn teoretisk beregnet når anlegget driftes. Det er derfor plassert inn flere deponiområder i planen enn det behovet i våre masseberegninger tilsier. Samtlige rigg og deponiområder som Fylkesmannen lister opp skal tilbakeføres til jordbruksformål (Åker) dersom de tas i bruk.

3.1.4 Jernbaneverket

Jernbaneverket har ingen merknader til planen.

Kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden tas til orientering

3.1.5 Norges vassdrag- og energidirektorat

NVE om at massedeponier må innreguleres og stabiliteten må fremgå av de geotekniske vurderingene.

NVE skriver også at vegvesenet må ha et særlig fokus på klimaendringer (predikert mer nedbør i fremtiden) ved dimensjonering av bruer og kulverter/stikkrenner.

Kommentar fra Statens vegvesen

Massedeponier er innregulert som LNFR-områder. Alle arealer som er innregulert er enten grunnboret eller arealene har tidligere vært benyttet til grusuttak. Arealenes brukbarhet er således vurdert.

Merknadene ansees som tatt til følge.

3.1.6 Reindriftsforvaltningen i Nordland

Reindriftsforvaltningen vurderer tiltaket å komme i relativt liten konflikt med reindriftsnæringen forutsatt at vegvesenet i samråd med Hestmannen/Strandtindene reinbeitedistrikt vurderer oppsettelse av viltgjerder på deler av strekningen som kan være utsatt for reinpåkørsler.

Kommentar fra Statens vegvesen

Statens vegvesen vil invitere Hestmannen/Strandtindene reinbeitedistrikt på befaringsferde under anleggsperioden (etter at fjellskjæring er sprengt ut) hvor tema viltgjerde skal diskuteres.

Merknaden ansees som tatt til følge.

3.2 Merknader fra private, selskap, lag og foreninger

3.2.1 Alf Fagervik

Fagervik kommer med flere argumenter for at vegen (alternativ 1) bør bygges som planlagt.

Kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden tas til orientering.

3.2.2 Alf og Kitty Fagervik

Fagervik er meget fornøyd med den vegløsningen (alternativ 1) som presenteres.

Kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden tas til orientering.

3.2.3 Ankjell Johan Forsbø

Forsbø ber om at atkomstveg fra Fallheia til eksisterende E6 skissert i alternativ 1 forlenges ca. 150 meter lengre sørover. Bakgrunnen er et ønske om at mye av gjennomfartstrafikken mellom husene på Fallheia kan unngås.

Kommentar fra Statens vegvesen

Statens vegvesen har stor forståelse for ønsket – og ser at det er en stor sannsynlighet for at en fremtidig g/s-veg løsning mot Mo i Rana vil bli løst på en slik måte.

Prosjekt E6 Helgeland har imidlertid et fast budsjett å forholde seg til og ser dessverre ikke at det er rom for å ta med den foreslåtte løsningen i denne omgang.

Merknaden tas ikke til følge.

3.2.4 Benny Sætermo

Sætermo bemerker at det finnes et våtområde ved Annas camping, og ber om at området hensyntas.

Kommentar fra Statens vegvesen

Ny E6 kommer ikke i konflikt med nevnte våtområde.

3.2.5 Espen og Marte Kverneng Dahle

Bemerk følgende:

- Gnr. 94/4 er utelatt fra grunneierlista i planbeskrivelsens punkt 9.3
- I utgangspunktet stiller grunneiere seg positive til at deponi LNFR-10 tas i bruk.
- Drenering fra gårdsbruk ledes ut i denne bekkedalen
- Hva vil skje med skog som befinner seg i deponiområdet?
- Vil området etter deponering kunne brukes som utvidelse av jordbruksområdet?
- Kan grunneier forvente at gårdsveg blir brukt til anleggsvei?

Kommentar fra Statens vegvesen

- Grunneierlistene er automatisk generert, feil kan derfor forekomme. Gnr. 94/4 vil bli tatt med i grunneierlisten i oppdatert planbeskrivelse.
- Før området blir tatt i bruk vil det bli fremforhandlet en avtale mellom dere som grunneier og vegvesenet. I avtalen vil tema som leiesum, forholdet til skog, forholdet til drenering, eventuell bruk av vei, etc bli ivaretatt.

3.2.6 Jan Elvebakk (Gnr. 96/2)

Elvebakk opplyser at tømmerbiler ikke klarer svingen ved overgangsbru over eksisterende E6.

Kommentar fra Statens vegvesen

Alternativ 2 er på bakgrunn av innkommen merknad fra Rana kommune v/MPR-utvalget skrinlagt, og plassert som et utredet og forkastet forslag i planbeskrivelsen.

3.2.7 Line Kristin Lillerødvann

Lillerødvann er positiv til alternativ 1 – og ser frem til en snarlig realisering.

Kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden tas til orientering.

3.2.8 Marianne Finneide og Steinar Røssvoll

Finneide og Røssvoll er positive til alternativ 1 – og ser frem til en snarlig realisering.

Kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden tas til orientering.

3.2.9 Marit og Lars Petter Røssvoll

Røssvoll er positiv til planen som helhet og håper på en snarlig realisering.

I tillegg har Røssvoll følgende merknader:

- Atkomstveg fra kulvert ved profil 4050 til eksisterende buveger må ivaretas.
- Kulvertens størrelse bes revurdert.
- Bru på skogsveg over E6 må utformes slik at den praktisk kan fungere ved slepkjøring av tømmer.
- I tabell 4.3 Kryss og avkjørsler har det sneket seg inn en feil i gårds- og bruksnummer for profil 5125.
- En løsning i Lifoten nord på Røssvoll (som skissert i plankontorets forslag) vil medføre større fare for viltpåkjørsler. Vegvesenets forslag til løsning nord på Røssvollsletta er mer oversiktlig og vil gi en mer trafiksikker løsning.

Kommentar fra Statens vegvesen

- Atkomstveger fra kulvert ved profil 4050 til eksisterende buveger ivaretas i planforslaget.
- Kulvertens størrelse endres fra 3x3 m til 3x4m.
- Atkomstveger til bru over skogsveg justeres slik at den i praksis kan fungere ved slepkjøring.
- Feil gårds- og bruksnummer i profil 5125 rettes i justert planbeskrivelse.
- Øvrige merknader tas til orientering.

Merknadene tas til følge.

3.2.10 Odd Guldvik

Guldvik ber i grove trekk om at ny E6 planlegges langs dagens E6 over Røssvollsletta.

Kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden tas til orientering.

3.2.11 Oddny Hansen

Hansen mener det vil bli en forringelse av eiendommen på grunn av støy og ber om at forringelsen kompenseres. Videre forventer Hansen om at vegvesenet vil ivareta vannanlegget.

Kommentar fra Statens vegvesen

Spørsmålene er ikke en del av planbehandlingen, men vil bli tatt med videre i grunnervvervsprosessen.

3.2.12 Oddrun Hansen

Mener en ny E6 bør ligge ved Hauan.

Kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden tas til orientering.

3.2.13 Ragnhild og Terje Elvebakk

Elvebakk er kun positive til alternativ 1.

Mener videre at det bør planlegges en g/s-veg fra Reinforshelia til Røssvoll over dagens Langvassåga bru.

Kommentar fra Statens vegvesen

Alternativ 2 er på bakgrunn av innkommen merknad fra Rana kommune v/MPR-utvalget skrinlagt, og plassert som et utredet og forkastet forslag i planbeskrivelsen.

Med en realisering av alternativ 1 fjernes E6 trafikken på nevnte strekning. Behovet for en egen g/s-veg etter at E6 trafikken er fjernet synes ikke å være tilstede.

Merknad omhandlende g/s-veg tas ikke til følge.

3.2.14 Randi M. og Jan Sollien-Røssvoll

Sollien-Røssvoll beskriver at en E6 som planlagt vil få katastrofale innvirkninger for videre drift av Utegårn (Gnr. 94/2).

Sollien-Røssvoll stiller seg svært undrende til at det ikke er utført konsekvensutredning overfor landbruket, og mener det er meget misvisende at det ikke er kartlagt hvor mye dyrkbar jord som går tapt, mer nøyaktige beregninger av dyrket mark, beregninger og konsekvenser for beitearealene og synliggjøring av oppsplittede arealer.

Merknadsinnsenderen oppfatter det også som meget misvisende at Gnr. 94/2 ikke fremkommer på listen over gårdsbruk som blir rammet, spesielt siden 60% av beite på teig 1 av Gnr. 94/2 forsvinner, hvorav 50% av nevnte areal er dyrkbart.

Kommentar fra Statens vegvesen

Når en ny veg skal bygges vil det alltid være enkelteierdommer som blir hardere berørt enn andre. Statens vegvesen ønsker allikevel å minne om at grunnprinsippet når Statens vegvesen skal bygge ny veg er at grunneier skal komme skadesløs ut.

For å komme i mål med planlegging og bygging av omstridte prosjekt (eks. veg) er plansystemet (plan og bygningsloven) oppbygd slik at man først avgjør grovt hvor vegen skal plasseres (en grovkorridor) gjennom kommuneplanens arealdel. I denne prosessen (Kommunedelplan E6 Mo – Bolna) ble konsekvensene for jord- og skogressurser utredet før korridor ble valgt.

Deretter finplanlegges vegen med alle detaljer i en detaljreguleringsplan. Under finplanleggingen har kommunen som ansvarlig myndighet jfr. forskrift om konsekvensutredninger mulighet til å be om

tilleggsutredninger. Statens vegvesen har utredet de konsekvenser MPR-utvalget krevde utredet jfr. sak 39/10, ref. kapittel 2.4 i planbeskrivelsen.

Ut over bestillingen fra MPR-utvalget er det i tillegg utarbeidet oversikter over mengde landbruksjord som går tapt ved de ulike alternativene, samt gitt opplysninger om flere andre forhold i planbeskrivelsens kapittel 7. Det vises også i denne sammenheng til uttalelse fra Fylkesmannen i Nordland (særlovsmyndighet for regjeringens landbrukspolitikk) som skriver følgende: “I høringsdokumentet er det på en oversiktlig og god måte tydeliggjort konsekvenser for landbruk i form av tap av dyrka jord for de to alternativene”.

Det gjøres spesielt oppmerksom på at deler av beskrivelsen omhandlende landbruk vil bli justert noe, da planforslaget som helhet justeres noe på bakgrunn av innkomne høringsuttalelser under offentlig ettersyn. Deres eiendom vil da bli mer belyst i planmaterialet før oversendelse til kommunal behandling.

Se egne underpunkter for øvrige merknader:

Håmanndalen

Merknadsinnsender krever 2 kulverter i Håmanndalen (1 kulvert under ny E6 og en kulvert under ny Fv. 353) for å kunne nyttegjøre seg arealet nord for avkjøring til Fv. 353. Ekspropriert areal vil da kunne kompenseres med areal fra Gnr. 94/5 (Statskog).

Kommentar fra Statens vegvesen

Restarealet som blir stående igjen mellom ny E6 og Fv.353 utgjør ca. 8,7 daa med utilgjengelig areal pga. store høydeforskjeller. Statens vegvesen vil i justert planforslag avsette nevnte areal til vegformål for å sikre atkomst ved fremtidig vedlikehold av stikkrenner.

Restareal mellom Fv. 353 og eiendomsgrense til Gnr. 94/2 utgjør ca. 9,1 daa. Ulemper forbundet med drift av arealet tas med som en del av grunnvervet/erstatningssaken.

Statens vegvesen kan ikke se at det er grunnlag for å foreta en så kraftig investering som det to kulverter innebærer for å sikre atkomst til ca. 17,8 daa. (Til orientering kan ikke vegvesenet kreve at Statskog (som er et «privat selskap») skal avgi grunn til dere.

Statens vegvesen ser at en ny veg vil gi arronderingsmessige ulemper for enkelte gårdsbruk. Samtidig ser vi at dagens eiendomsinndeling (med 4-? teiger pr. eiendom) på Røssvoll neppe er optimal i forhold til dagens jordbruk. Spørsmålet om et jordskifte bør således være høyaktuelt på Røssvoll.

Rasteplass R1

Området hvor rasteplassen er planlagt er en del av Gnr. 94/2 sitt siste dyrkbare areal. Arealet brukes i dag til beiteområde for sau. Gnr. 94/2 har i utgangspunktet lite beiteareal i tilknytning til driftsbygning, derfor er arealet spesielt viktig å bevare for gårdens driftsgrunnlag.

Merknadsinnsender mener også at foreslåtte sti mellom rasteplass og tursti opp Røssvollia vil komme i stor konflikt med beitemønsteret til sauene.

Merknadsinnsender foreslår at rasteplass flyttes til område rundt nærbutikken på Røssvoll og krever at rasteplass fjernes fra Gnr. 94/2.

Kommentar fra Statens vegvesen

Se vegvesenets svar på merknad fra Rana kommune v/MPR-utvalget.

Rasteplass tas ut av planen.

Deponi LNFR-7

Arealet er definert som innmarksbeite og ansees å være totalt uerstattelig for den videre drift av Utegårn. Merknadsinnsenderen krever at deponiet fjernes fra Gnr. 94/2.

Kommentar fra Statens vegvesen

Deponiet tas ut av planen.

Vederlag etter salgsverdi for planlagte boligtomter på teig 94/2-2

Merknadsinnsender skriver at Rana kommune har anbefalt området til boligformål. E6 som planlagt vil medføre at området ikke kan nyttes som boligtomter (på grunn av byggegrense 50 meter unna riksveg)

Kommentar fra Statens vegvesen

Nevnte areal er jfr. brev fra Rana kommune datert 27.04.2009 avsatt til LNF-område og vegkorridor for framtidig E6 i kommuneplanens arealdel. Jfr. nevnte brev skriver plankontoret at Rana kommune vil ta spørsmålet om en ny arealbruk (boligformål) opp til vurdering i forbindelse med rulleringen av kommuneplanens arealdel. Statens vegvesen kan således ikke se at Rana kommune har anbefalt området til boligformål.

Spørsmålet vil bli tatt med videre i grunnervvprosessen.

Gjerding

Merknadsinnsenderen ber om at nødvendig flytting av gjerder skal erstattes fullt ut, og at utbygger (Statens vegvesen) skal sørge for midlertidig gjerding i anleggstiden.

Kommentar fra Statens vegvesen

Grunnprinsippet når Statens vegvesen bygger ny veg er at grunneier skal komme økonomisk skadesløs ut av dette. Deres merknad er et spørsmål om grunnervv/erstatning og vil komme som en egen sak etter at reguleringsplanen er vedtatt. Spørsmålet tas med videre i prosessen.

Fremtidige planer om utvidelse av driften

Merknadsinnsender skriver at de har store planer om å utvide driften ved leie av areal fra Gnr. 94/3 samt utbygging av ny fjøs for 300 vinterfora sauer. Dette planforslaget tvinger grunneier til å legge planene på is.

Kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden omhandler ikke foreslått arealbruk – som er temaet i denne fasen.

Myr

Merknadsinnsender krever erstatning for rett til uttak av myr fra Gnr. 94/22

Kommentar fra Statens vegvesen

Grunnprinsippet når Statens vegvesen bygger ny veg er at grunneier skal komme økonomisk skadesløs ut av dette. Deres merknad er et spørsmål om grunnerverv/erstatning og vil komme som en egen sak etter at reguleringsplanen er vedtatt. Spørsmålet tas med videre i prosessen.

Bruksrett på kulvert i profil 1750

Merknadsinnsender krever bruksrett til kulvert i profil 1750 for atkomst til Gnr. 94/5-36 som merknadsinnsender har leieavtale på.

Kommentar fra Statens vegvesen

Bruksrett til kulvert gis kun til grunneier av Gnr. 94/5-36 (Avinor/Statskog). Merknadsinnsender vil i kraft av å være leietaker ikke få en evigvarende rett til å benytte kulverten gjennom denne reguleringsplanen.

Merknadsinnsenderens behov for atkomst er imidlertid dekket ved at grunneiers bruksrett til kulverten kan benyttes når arealet leies.

Lengre kjøreavstand

Merknadsinnsender vil få lengre kjøreavstand til Gnr. 94/5-36(Avinor/Statskog). Dette må det kompenseres for.

Kommentar fra Statens vegvesen

Grunnprinsippet når Statens vegvesen bygger ny veg er at grunneier skal komme økonomisk skadesløs ut av dette. Deres merknad er et spørsmål om grunnerverv/erstatning og vil komme som en egen sak etter at reguleringsplanen er vedtatt. Spørsmålet tas med videre i prosessen.

3.2.15 Randi M. og Jan Sollien-Røssvoll, Agnes og Reidar Olsen, Irene Simaskar og Ove Hansen.

Merknadsinnsenderne mener plassering av overgangsbru som foreslått i planforslaget medfører unødvendig mye tap av landbruksjord. Merknadsinnsenderne påpeker videre at atkomstveger til overgangsbru ikke tilfredsstiller krav til å kunne slepe tømmer med traktor og vinsj, og ber om at bredde på overgangsbru må være 4 meter.

Kommentar fra Statens vegvesen

Overgangsbru skal overta funksjonen til eksisterende skogsveg opp Røssvollia. Overgangsbru er derfor plassert ut fra tankegangen terrenngrep ved bygging av nye atkomstveger, nærhet til eksisterende skogsveg og fri høyde over E6.

Lokaliteten som oppfyller alle funksjonene, og hvor terrenngrepene ved bygging av nye atkomstveger til overgangsbrua blir minst er ved profil 3640.

En flytting av brua mot vest(sørover på E6) er ikke mulig pga. krav til fri høyde mellom E6 og bru. En flytting av brua mot øst (nordover på E6) er gjennomførbart, men terrenngrepene ved bygging av nye atkomstveger blir så store at en flytting ikke tilrådes.

Bredde på overgangsbrua blir 4 meter og tilførselsvegene tilpasses slep av tømmer.

Merknaden er delvis tatt til følge.

3.2.16 Randi M og Jan Sollien –Røssvoll, Agnes og Reidar Olsen

Merknadsinnsendere ber om at det planlegges avkjørsel til teig 94/3-1 og 94/3-2

Kommentar fra Statens vegvesen

Avkjørsler tas med i planforslaget.

Merknaden er tatt til følge.

3.2.17 Randi M. og Jan Sollien-Røssvoll, Agnes og Reidar Olsen, Irene Simskar og Ove Hansen, og Oddrun Hansen

Merknadsinnsendere ber om at det etableres en bufekulvert med dimensjoner 3x3 meter ved profil 3450.

Videre ber merknadsinnsenderne om at nødvendig flytting av gjerder skal erstattes fullt ut, og at utbygger (Statens vegvesen) skal sørge for midlertidig gjerdning i anleggstiden.

Kommentar fra Statens vegvesen

Ved profil 3640 er det planlagt en overgangsbru for disse grunneierne. Planmessige merknader tas ikke til følge.

Driftsmessige ulemper tas opp som en del av grunnervet/erstatningssaken.

3.2.18 Randi M. og Jan Sollien-Røssvoll, Rana sau og geit v/leder Anne kari Snefjellå, Rana bonde- og småbrukarlag v/Einar Haueng Hansen.

Flere av merknadene er de samme som i merknad 3.2.14 fra Randi M. og Jan Sollien-Røssvoll, og det henvises til denne merknadsbehandlingen.

Merknadsinnsendere skriver at avkjøringsveg til Fv. 353 er utenfor korridor avsatt til E6 i kommuneplanens arealdel. Merknadsinnsenderne krever på denne bakgrunn at detaljreguleringsplanen ikke kan vedtas av Rana kommunestyre før areal som planlegges brukt til ny Fv. 353 er grundig vurdert av Rana kommune ved Plankontoret, Landbrukskontoret, MPR-utvalget og Kommunestyret i forhold til statlige retningslinjer.

I tillegg kreves det at arealet barmarksbefares mht. flora.

Merknadsinnsendere krever videre at det må legges til rette for viltoverganger.

Kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden retter seg ikke mot foreslått arealbruk, men mot kommunens mulighet til å behandle arealplanen.

Statens vegvesen kan bekrefte at ny Fv. 353 er utenfor korridor avsatt til E6 i kommuneplanens arealdel. I tråd med plan og bygningslovens (pbl) §12-8 er det varslet planoppstart også for dette arealet. Reguleringsplanen som helhet er konsekvensutredet i tråd med de innspill kommunen og vegvesenet mottok når planprogrammet var ute til offentlig ettersyn jfr. sak 39/10 i MPR-utvalget. Planforslaget har deretter vært ute på offentlig ettersyn jfr. pbl § 12-10 uten at noen av særlovsmyndighetene hadde merknader til temaet.

Statens vegvesen kan ikke se at merknadsinnsendere har hjemmelsgrunnlag for sitt krav, men overlater til Rana kommune som planmyndighet å kommentere forholdet.

Langs ny E6 vil sideterrenget bli bearbeidet slik at gode siktforhold til sidene oppnås. Forholdet til vilt er således ivaretatt gjennom planarbeidet.

3.2.19 Randi M. og Jan Sollien-Røssvoll, Oddrun Hansen.

Merknadsinnsender ber om at E6 Fallheia – Sandheia må utsettes i påvente av en avklaring av om Polarsirkelen lufthavn skal bygges på Hauan.

Kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden tas til orientering.

3.2.20 Randi M. og Jan Sollien-Røssvoll, Turid Langfjord-Clare, Ørjan og Elna Skogmo, Hans Heggli, Agnes og Reidar Olsen, Irene Simskar og Ove Hansen, Rana Sau og geit v/leder Anne kari Snefjellå, Rana bonde og småbrukarlag v/Einar Haueng Hansen, Oddrun Hansen, Stig Langfjell.

Merknadsinnsenderne krever at det blir utført en konsekvensutredning for landbruket.

Kommentar fra Statens vegvesen

Statens vegvesen ser at en ny veg vil gi arronderingsmessige ulemper for enkelte gårdsbruk. Samtidig ser vi at eiendomsinndelingen på Røssvoll neppe er optimal i forhold til dagens jordbruk. Et jordskifte kan således være en vei å gå for å gi landbruket på Røssvoll bedre levevilkår?

Videre er det viktig å ha i mente at man i en plansak skal beslutningsrelevante konsekvenser utredes, og utredningene skal ikke være mer omfattende enn nødvendig jfr. plan og bygningsloven. Vegnormalenes krav til dimensjoneringsklasse er tuftet på at vegen skal være trafikksikker å bruke. Det medfører at vegen blir en rimelig stiv konstruksjon som ikke kan svinge unna åkerlapper.

Gjennom denne planprosessen har Statens vegvesen utredet de elementer MPR-utvalget krevde utredet jfr. sak 39/10, ref. kapittel 2.4 i planbeskrivelsen.

Ut over bestillingen fra MPR-utvalget er det i tillegg utarbeidet oversikter over mengde landbruksjord som går tapt ved de ulike alternativene, samt gitt opplysninger om flere andre forhold i planbeskrivelsens kapittel 7. Det vises også i denne sammenheng til uttalelse fra Fylkesmannen i Nordland (særlovsmyndighet for regjeringens landbrukspolitikk) som skriver følgende: “I høringsdokumentet er det på en oversiktlig og god måte tydeliggjort konsekvenser for landbruk i form av tap av dyrka jord for de to alternativene”.

Det gjøres spesielt oppmerksom på at deler av beskrivelsen omhandlende landbruk vil bli justert noe, da planforslaget som helhet justeres noe på bakgrunn av innkomne høringsuttalelser under offentlig ettersyn.

3.2.21 Randi M. og Jan Sollien-Røssvoll, Torbjørn Skarstad, Runde Pedersen, Rita Losvik, Turid Langfjord-Clare, Irene Simaksar og Ove Hansen, Ørjan og Elna Skogmo, Hans A. Heggli, Agnes og Reidar Olsen, Oddrun Hansen, Rana Sau og Geit v/leder Anne Kari Snefjellå, Nord Rana Bondelag v/leder Leif Egil Amundsen og Rana Bonde og småbrukerlag v/Einar Haueng Hansen.

Merknadsinnsenderne støtter anbefaling fra plankontoret i Rana kommune om at Statens vegvesen må utrede og vurdere Rana kommunes forslag til en justert trase for ny E6 opp mot Mo i Rana lufthavn – med formål å legge mindre beslag på landbruksareal.

Merknadsinnsendere ber om at Lifoten må følges helt til Teigen og referere til St. Meld. 9 (2011-2012) Landbruks- og matpolitikken og 9.9.4 Styrke jordvernet i arealplanleggingen.

Undertegnede krever konsekvensutredning for landbruket.

Kommentar fra Statens vegvesen

Det vises til svar på merknad 3.1.1 fra Rana kommune v/MPR-utvalget, samt svar på merknad 3.2.20 fra Randi M. og Jan Sollien-Røssvoll, Turid Langfjord-Clare, Ørjan og Elna Skogmo, Hans Heggli, Agnes og Reidar Olsen, Irene Simskar og Ove Hansen, Rana Sau og geit v/leder Anne kari Snefjellå, Rana bonde og småbrukerlag v/Einar Haueng Hansen, Oddrun Hansen, Stig Langfjell.

3.2.22 Reidar Olsen 1

Merknadsinnsender krever at atkomst mellom ny E6 og Røssvollsletta nord tas ut av planen, da den tar store deler av dyrka mark, samt at det ikke er planlagt avkjøring til resterende dyrka mark.

Kommentar fra Statens vegvesen

De deler av eksisterende E6 som ikke tas med i ny E6 planlegges revegetert og tilbakeført til jordbruksformål. Totalt utgjør tilført ny åker et større areal enn arealet som går med til å bygge et nytt kryss. I andre merknader fremkommer det også at nevnte avkjørsel må opprettholdes for å sikre andre gårdbrukere atkomst til sine åkrer. Statens vegvesen vil således ikke støtte et forslag om å fjerne dette krysset.

Avkjørsler til resterende dyrka mark tas inn i planforslaget.

Merknaden er delvis tatt til følge.

3.2.23 Reidar Olsen - 2

Merknadsinnsenderen mener konsekvensutredningene for landbruket ikke er tilstrekkelig belyst. Flere av brukene får uheldig oppdeling av eiendommene og teigene, uten at de driftsmessige konsekvensene av dette er synliggjort i planmaterialet. Videre skriver merknadsinnsenderen at noe restareal blir liggende så vanskelig tilgjengelig at det ikke vil være mulig å drive jorden, samtidig som det ikke er lagt inn tilstrekkelig med dyrekulverter som kan forbinde områdene. Rasteplass må flyttes bort fra landbruksjorda, og planlagt bru over E6 må legges om slik at mindre landbruksjord går tapt. Videre bes det om at elgråkk må hensyntas. Merknadsinnsenderen skriver også at vegen hovedsakelig er lagt over dyrket og dyrkbar jord – og forventer at traseen justeres slik at inngrepene på dyrket mark og beiteland blir minst mulig.

Kommentar fra Statens vegvesen

Gjennom denne planprosessen har Statens vegvesen utredet de elementer MPR-utvalget krevde utredet jfr. sak 39/10, ref. kapittel 2.4 i planbeskrivelsen. Ut over bestillingen fra MPR-utvalget er det i tillegg utarbeidet oversikter over mengde landbruksjord som går tapt ved de ulike alternativene, samt gitt opplysninger om flere andre forhold i planbeskrivelsens kapittel 7. Det gjøres spesielt oppmerksom på at deler av beskrivelsen omhandlende landbruk vil bli justert noe, da planforslaget som helhet justeres noe på bakgrunn av innkomne høringsuttalelser under offentlig ettersyn.

Statens vegvesen ser at en ny veg vil gi arronderingsmessige ulemper for enkelte gårdsbruk. Samtidig ser vi at dagens eiendomsinndeling (med 4-? teiger pr. eiendom) på Røssvoll neppe er optimal i forhold til dagens jordbruk. Spørsmålet om et jordskifte bør således være høyaktuelt på Røssvoll.

For å redusere konfliktnivået noe har statens vegvesen tatt rasteplass (R1) ut av detaljreguleringsplan E6 Fallheia – Sandheia. Se også merknad fra Rana kommune v/MPR-utvalget for en mer fylldig kommentar.

Overgangsbru skal overta funksjonen til eksisterende skogsveg opp Røssvollia. Overgangsbru er derfor plassert ut fra tankegangen terrenginngrep ved bygging av nye atkomstveger, nærhet til eksisterende skogsveg og fri høyde over E6. Lokaliteten som oppfyller alle funksjonene, og hvor terrenginngrepene ved bygging av nye atkomstveger til overgangsbrua blir minst er ved profil 3640. En flytting av brua mot vest(sørover på E6) er ikke mulig pga. krav til fri høyde mellom E6 og bru. En flytting av brua mot øst (nordover på E6) er gjennomførbart, men terrenginngrepene ved bygging av nye atkomstveger blir så store at en flytting ikke tilrådes.

Vegnormalenes krav til dimensjoneringsklasse er tuftet på at vegen skal være trafiksikker å bruke. Det medfører at vegen blir en rimelig stiv konstruksjon som ikke kan svinge unna alle hindringer. Etter offentlig ettersyn er det lagt inn en ekstra kulvert ved ca. profil 2450, i tillegg til kulvert ved ca. profil 1750 og ca. profil 4050. Samtlige kulverter i planforslaget er dimensjoner for landbrukskjøretøy.

Langs ny E6 vil sideterreng bli bearbeidet på en slik måte at gode siktforhold oppnås – med formål å redusere faren for elgpåkjørsler. Forholdet til elg og elgråkk er således ivarettatt gjennom planarbeidet.

3.2.24 Turid Langfjord-Clare

Merknadsinnsenderen er kritisk til planforslaget og tar opp flere elementer som ikke direkte berører dette planforslaget.

Merknadsinnsenderen påpeker at det ikke er lagt inn kulvert slik at merknadsinnsenderen kan kjøre opp til grustak på eiendommen.

Merknadsinnsenderen mener planleggingen må stoppes i påvente av en avgjørelse av hvor ny flyplass skal ligge, alternativt at Rana kommunes forslag til veglinje som ikke berører merknadsinnsenderens eiendom velges.

Merknadsinnsenderen krever også svar på om nedlagt gårdsbruk inntil eiendommen kan overføres til henne, svar på sikkerhet for rytter og hest og gjerdning.

Kommentar fra Statens vegvesen

Etter merknad fra grunneiere er det etter offentlig ettersyn innplassert en ny kulvert ved ca. profil 2450 som blir felles for Gnr. 94/41 (merknadsinnsenders eiendom) og Gnr. 94/22 (Ørjan Skogmo). I tillegg vil det bli etablert en atkomstveg til grustaket via V3 i reguleringsplanen (V3 er forlenget i justert planforslag).

Øvrige spørsmål om grunnerverv/erstatning vil komme som en egen sak etter at reguleringsplanen er vedtatt, men vi ønsker å minne om at grunnprinsippet er at grunneier økonomisk skal komme skadesløs ut av vegvesenets aktiviteter.

3.2.25 Skogmo Økogård v/Ørjan og Elna Skogmo

Merknadsinnsenderne har flere kommentarer til valg av vegtrase (Røssvoll-lia vs. g/s-veg over Røssvoll) og vegvesenets samarbeid med Avinor, og ber om at E6 Fallheia – Sandheia utsettes til flyplassen er flyttet til Hauan. Merknadsinnsendere påpeker at man ønsker en aktiv og konstruktiv dialog med vegvesenet og Rana kommune for å finne de beste løsninger for samfunnet - og håper at grunneiere får full kompensasjon for alle ulemper.

Merknadsinnsender påpeker at det er en meget stor vannføring (flombekk) i Håmannsdalsbekken, samt at stikkrenna over dagens Fv. 353 er kraftig underdimensjonert, medførende at vannmassene lagres på åker og gårdsveg (oversvømmelse). Samtidig bemerkes at de planlagte vegfyllingene i Håmannsdalen demmer ned nåværende grunnvannskilder. Det bes om at Statens vegvesen sørger for en helhetlig planlegging og gjennomføring av grøftesystemet fra Håmannsdalen og omliggende terreng, slik at vannmassene kan ledes helt ut i Ranelva.

Merknadsinnsender har tegnet en justert vegføring for ny gårdsveg til Skogmo, og ber om at også dagens veg fra Fv. 353 forsterkes slik at god fremkommelighet for alle kjøretøy kan oppnås.

Tilgang til godt vårbeite i nær tilknytning til gården er helt avgjørende for gårdens lønnsomhet. Det bes derfor om at atkomsten til beiteområdene på Storheia og areal mellom ny E6 og dagens Fv. 353 sikres.

Det bemerkes også at det er svært mye elg og rådyr i området, og merknadsinnsenderne regner med at viltgjerde blir satt opp slik at vilt ledes til overganger eller kulverter.

Merknadsinnsendere ber om at alle ulempene forbundet med en ny E6 (tap av beite, mer komplisert inngjerding, grusressurser på Storheia) blir fullt ut kompensert. Videre bes det om at gården blir tilknyttet Røssvoll vasslag før veiarbeidene starter.

Kommentar fra Statens vegvesen

Statens vegvesen har beregnet nedbørsfeltet for Håmannedalen og vil også ta med opplysninger om grunnvannskilder ved dimensjonering av stikkrenner i byggeplanleggingen. I byggeplanleggingen vil også utslippspunkt for vann bli vurdert – slik at uheldige flomsituasjoner ikke skal oppstå.

Ny gårdsveg til Skogmo Økogård bygges som skissert av grunneier. Eventuell oppjustering av eksisterende veg mellom ny atkomst og Fv. 353, samt kjøp av vegrett vil bli tatt opp som en del av grunnervet.

For å sikre gården tilgang til beiteområder på Storheia, samt areal mellom ny E6 og Fv. 353 er det lagt inn en ny kulvert ved ca. profil 2450. Kulverten planlegges som landbrukskulvert (3x4 m).

Langs ny E6 vil sideterreng bli bearbeidet på en slik måte at gode siktforhold oppnås – med formål å redusere faren for elgpåkjørsler. Forholdet til elg og elgtråkk er således ivaretatt gjennom planarbeidet.

Øvrige spørsmål om grunnerv/erstatning vil komme som en egen sak etter at reguleringsplanen er vedtatt, men vi ønsker å minne om at grunnprinsippet er at grunneier økonomisk skal komme skadesløs ut av vegvesenets aktiviteter.

3.2.26 Rana Bonde og småbrukerlag

Rana Bonde og Småbrukerlag skriver at planforslaget vil medføre at det bygges ned ca. 200 daa jordbruksareal – og vil gå i mot planforslaget. Merknadsinnsenderen opprettholder sitt tidligere forslag om at ny E6 skal gå i samme trase som dagens E6, med ny Langvassåga bru og g/s-veg over Røssvollsetta.

Kommentar fra Statens vegvesen

Vegvesenet bestrider påstanden om at det bygges ned ca. 200 daa jordbruksareal og viser til justert planbeskrivelse kapittel 5.10.

Statens vegvesen ser at en ny veg vil gi arronderingsmessige ulemper for enkelte gårdsbruk. Samtidig ser vi at dagens eiendomsinndeling (med 4-? teiger pr. eiendom) på Røssvoll neppe er optimal i forhold til dagens jordbruk. Spørsmålet om et jordskifte bør således være høyaktuelt på Røssvoll.

Merknaden tas for øvrig til orientering.

3.2.27 Rana Kristelig folkeparti

Rana Kristelig folkeparti skriver at partiet ikke kan godta vegvesenets forslag til detaljreguleringsplan, da den vil rasere de jordbrukseiendommene som blir berørt.

Merknadsinnsenderen ber om at prosjektet utsettes i påvente av hva som skjer med den nye flyplassen på Hauan.

Kommentar fra Statens vegvesen

Når en ny veg skal bygges vil det alltid være enkelte eiendommer som blir hardere berørt enn andre. Statens vegvesen ønsker allikevel å minne om at grunnprinsippet når Statens vegvesen skal bygge ny veg er at grunneier skal komme skadesløs ut.

For å komme i mål med planlegging og bygging av omstridte prosjekt (eks. veg) er plansystemet (plan og bygningsloven) oppbygd slik at man først avgjør grovt hvor vegen skal plasseres (en grovkorridor) gjennom kommuneplanens arealdel. I denne prosessen (Kommunedelplan E6 Mo – Bolna) ble blant annet konsekvensene for jord- og skogressurser utredet før korridor ble valgt. Deretter finplanlegges vegen med alle detaljer i en detaljreguleringsplan.

Området Røssvoll/Skonseng innehar svært mange kvaliteter. Mange kvaliteter skaper dessverre også mange interessekonflikter – noe prosessen med kommunedelplan E6 Mo – Bolna (vedtatt av Rana kommunestyre 28.03.2000) indikerte og E6 Fallheia – Sandheia viser. Bygging av en ny E6 på denne strekningen vil gi noe tap av landbruksjord, men revegetering/oppdyrking av enkelte foreslåtte deponiområder vil bøte noe på tapet.

Statens vegvesen har gjennom planprosessen totalt vurdert 3 alternative linjer på strekningen tunnel ved Reinforshieia – Håmannsdalen. Merknadsinnsender bes i denne sammenheng se på vegvesenets svar på merknad fra Rana kommune v/MPR-utvalget.

3.2.28 Rana Næringsforening 1

Rana næringsforening ønsker at en utbedring/opprustning av E6 skal starte så snart som mulig.

Kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden tas til orientering.

3.2.29 Rana Næringsforening 2

Rana næringsforening støtter alternativ 1, men ønsker at siste del av traseen mot nord skal fortsette langs etter lifoten, slik at landbruksarealer blir spart.

Kommentar fra Statens vegvesen

Statens vegvesen har vurdert løsningen i lifoten og har konkludert med at en slik vegfremføring vil medføre at mer landbruksjord går tapt enn ved den løsningen som er skissert i planforslaget. Det vises for øvrig til planbeskrivelsens punkt 2.6.2.

3.2.30 Rana senterparti

Rana senterparti støtter alternativ 1.

Rana senterparti krever videre at Statens vegvesen justerer trase for ny E6 nærmere opp mot Mo i Rana lufthavn slik at ikke verdifullt landbruksareal beslaglegges eller deles mer opp enn nødvendig.

Kommentar fra Statens vegvesen

Statens vegvesen har gjennom planprosessen totalt vurdert 3 alternative linjer på strekningen tunnel ved Reinforshieia – Håmannsdalen. Merknadsinnsender bes i denne sammenheng se på vegvesenets svar på merknad fra Rana kommune v/MPR-utvalget.

3.2.31 Rana skogeierlag

- Rana skogeierlag ser frem til en utbedring av E6 og håper på fortgang i arbeidet.
- Rana skogeierlag påpeker at et iøyenfallende trekk ved planen er den massive oppdelingen av eiendommer som skjer, og tilrår et jordskifte.
- Det påpekes at det er viktig at det etableres nok krysningspunkter slik at grunneierne kan nytte sine eiendommer uhindret av trafikken på E6.
- Skogeierlaget mener alternativ 2 er best i tråd med gjeldende jordbrukspolitikk.
- Skogeierlaget reiser også spørsmålet om ikke en ny E6 heller bør legges opp mot ny flyplass på Hauan slik at nærføringsproblemene man har fra Selfors til Storforsheia kan unngås.

Kommentar fra Statens vegvesen

Statens vegvesen ser at en ny veg vil gi arronderingsmessige ulemper for enkelte gårdsbruk. Samtidig ser vi at dagens eiendomsinndeling (med 4-? teiger pr. eiendom) på Røssvoll neppe er optimal i forhold til dagens jordbruk. Spørsmålet om et jordskifte bør således være høyaktuelt på Røssvoll.

Atkomst til de respektive grunneiendommer er sikret gjennom kulverter, overgangsbru, og landbruksavkjørsler jfr. kapittel 4.3 i planbeskrivelsen.

Øvrige merknader tas til orientering.

3.2.32 Skonseng og Røssvoll Bøgdalag

Merknadsinnsenderen ønsker at alternativ 1 velges og skisserer mange fordeler og noen ulemper forbundet med alternativet.

Skonseng og Røssvoll Bøgdalag (SORB) anmoder videre om at:

- Mest mulig av arealet som berøres kan nyttes til landbruksformål etter endt anleggsaktivitet, og at det generelt tilrettelegges for landbruket(planfrie kryssinger, atkomstveger til planfrie kryssinger).
- Det legges til rette for informasjon om lokale attraksjoner til turister i nærheten av lokalbutikken.
- Vannforsyningen ivaretas
- Vegkryss langs ny E6 lyssettes for å øke trafikksikkerheten.
- Det vurderes om viltgjerder er hensiktsmessig for å øke trafikksikkerheten ytterligere.
- Det ses på mulighet for enda bedre løsninger for landbruksinteressene i området ved flyplass og avkjøring Røvasdalen (Fv. 353), slik at ulempene for de næringsdrivende i området blir minimalisert.
- Plankontorets innspill om annen vegtrase fra Rufsvold sag og Høveleri, langs lifoten, skrinlegges.

SORB anmoder Statens vegvesen og Rana kommune om en hurtig prosess fremover slik at bygging av ny E6 Fallheia – Sandheia kommer i gang så snart som mulig.

Kommentar fra Statens vegvesen

Alternativ 2 ble fremmet for å synliggjøre for Rana kommunestyre at det finnes en alternativ løsning som er ca. 40 millioner billigere å bygge ut og betraktelig billigere å drifte- og vedlikeholde.

Statens vegvesen har hele tiden vært klar på at det er Rana kommunestyre som til syvende og sist avgjør hvilket alternativ som skal bygges. På bakgrunn av innkommet merknad fra Rana kommune v/MPR-utvalget plasseres alternativ 2 som et utredet og forkastet forslag i planbeskrivelsen.

Generelt gjennom hele planen er det tilrettelagt for jordbruk ved at det legges til rette for aktiv landbruksdrift inn mot ny E6 (slake skråninger 1:7). Videre vil det bli etablert ny dyrket mark på enkelte deponier. Det er også etter offentlig ettersyn lagt inn en ny landbrukskulvert ved profil 2450, høyde på kulvert ved profil 4050 er økt, og atkomstveger til overgangsbru og kulvert ved profil 4050 er justert.

For landbruksinteressene i området ved flyplass og avkjøring Røvasdalen (Fv. 353) er det etter offentlig ettersyn innplassert en ny kulvert (profil 2450) slik at atkomsten til areal mellom ny E6 og landbruksareal mot flyplassen ivaretas. Samtidig legges det til rette for alternativ atkomst til grustak (via V3) på gnr. 94/41.

Statens vegvesen har gjennom sin planlegging sjekket ut hvor hovedelgtråkkene langs parsellen går. I disse registreringene er det kun elgtråkket ved Reinforsheia som utpeker seg. For øvrig bærer hele området preg av å inneha mye elg som «står» i terrenget. Langs ny E6 vil sideterreng bli bearbeidet på en slik måte at gode sikthorhold oppnås – med formål å redusere faren for elgpåkjørsler. Forholdet til elg og elgtråkk er således ivaretatt gjennom planarbeidet. I tillegg kan det i samarbeid med reindriftsnæringen bli aktuelt å sette opp et viltgjerde ved tunnel på Reinforsheia. Lyssetting av kryss, vannforsyning og informasjonsmuligheter er tema som tas med videre i byggeplanleggingen.

4 Endringer etter offentlig ettersyn

- Alternativ 1 legges frem som eneste forslag, alternativ 2 plasseres som et utredet og forkastet forslag.
- Støyskjermer tegnes inn i reguleringsplanen, rekkefølgebestemmelser tas inn som en del av reguleringsbestemmelsene.
- Atkomst til Skogmo Økogård (Gnr. 94/22) planlegges i henhold til grunneiers forslag.
- Ny atkomst til grustak Gnr. 94/41 legges fra V3.
- Ny kulvert til Gnr. 94/22 og Gnr. 94/41 er innplassert ved ca. profil 2450
- Areal mellom ny fv. 356 og ny E6 (areal i Håmanddalen) avsettes til vegformål og innløses.
- Rasteplass R1 tas ut av planen
- Deponi LNFR-7 tas ut av planen.
- Atkomstveger ved overgangsbru justeres.
- Bredder på overgangsbru settes til 4 meter.
- Høyde på kulvert ved profil ca. 4050 endres fra 3x3 m til 3x4 m.
- Atkomstveger mellom eksisterende buveger og kulvert ved profil 4050 er tatt inn i planen.
- Landbruksavkjørsler til åkrer fra ny atkomstveg Røssvollsetta – ny E6 tas inn i planen.
- Planbeskrivelse justeres.
- Reguleringsbestemmelser justeres.

Saksprotokoll

MOTTATT

20 FEB. 2012

Statens vegvesen
Region nord

Utvalg: Miljø-,plan- og ressursutvalget
Møtedato: 16.02.2012
Sak: 14/12
Arkivkode: REGPL 5010

Resultat: Annet forslag vedtatt

Arkivsak: 10/826 - 45

Tittel: SAKSPROTOKOLL: PLAN 5010: DETALJREGULERINGSPLAN E6
FALLHEIA - SANDHEIA ANBEFALING TIL VEGVESENET

Behandling:

H, Frp, SP, V, KrF, Miljøliste Rana, AP og SV fremmer følgende forslag til vedtak:

1. Det fremlagte tunnel-forslaget for Fallheia med tilknyttet ny bru over Langvassåga anbefales, da alternativ 2 vil gi en uheldig deling av bygda ved elva og på Reinforshoi, i tillegg til at 7 bolighus må rives.
2. Landbruksarealene i området Fallheia – Sandheia vil bli sterkt berørt i begge alternativene som Statens vegvesen legger fram i forslaget til detaljreguleringsplan for fremtidig E6 i området. Det fremgår av forslaget at det ikke er foretatt en konsekvensutredning for landbruket ved gjennomføringen av de to fremlagte alternativene. Det anbefales at det videre arbeidet med detaljregulering av strekningen fra ny bru over Langvassåga til Sandheia avventes inntil en faglig forsvarlig konsekvensanalyse for landbruket i området er gjennomført. Herunder ses det grundig på om det er mulig ved å justere traseen noe/forskyve traseen mot vest og nord kan oppnås gevinster i forhold til:
 - Mindre tap av landbruksarealer og beitemark
 - Mindre uheldig deling av landbruksarealer
 - Høyere linje som kommer tidligere opp på flata kan muliggjøre bedre løsning for atkomst til flyplassen og Røvassdalsveien
3. Det ses nærmere på forbindelsen fra Røvassdalsveien til Røssvoll sentrum for myke trafikkanter.
4. Det ses på muligheten for å legge rasteplassen på areal som i dag ikke benyttes til landbruk, i området som i planforslaget er foreslått avsatt til massedeponi (LNFR4/LNFR5) evt. legges til Storforshei for å kunne utnytte eksisterende infrastruktur slik at plassen kan brukes på helårsbasis.
5. Atkomsten fra ny E6 til gammel E6 sør på Røssvoll vurderes lagt i tilknytning til

rasteplassen slik at Røvassdalsveien mellom gammel og ny E6 kan tilbakeføres til landbruk.

6. For å ivareta eksisterende elgtråkk i området ses det på følgende justerte løsninger:
 - forlenget bruspenne på nordsiden av elva slik at elgen kan passere langs elvebredden som i dag (under veggen)
 - bruspenne over Håmannsdalen slik at elg og annet vilt kan passere under veggen. Det bør også ses på om dette samtidig kan gi løsninger for beiteatkomst og driftsveg.
7. Det må legges inn tilstrekkelig med dyrekulverter og atkomst for skogsmaskiner fra brukene på nedsiden til arealene på oversiden av ny E6. Tilgang til eksisterende skogsbilveger og buveger må ivaretas.
8. Lengst øst på Røssvollsetta følges dagens E6 (som i vegvesenets forslag) slik at elgtråkkene som kommer ned i et bredt område kan krysse E6 i et område med god sikt til begge sider. Ved å følge lifoten enda lenger ville man kunne få samlet mer av landbruksarealet på samme siden av veggen, men i og med at påkobling av gammel E6 vil måtte bli i omtrent samme område og det vil være behov for gårdsveg videre i dagens E6-trasé vil det være lite landbruksareal å vinne ved dette. Det vil også være vanskelig å ivareta elgkryssingene på en trafikksikker måte.

H, Frp, SP, V, KrF, Miljøliste Rana, AP og SV sitt forslag settes i voteringen opp mot rådmannens innstilling.

Votering: 11- 0 Enstemmig vedtatt.

Rådmannens forslag falt.

Vedtak:

MPR-utvalget i Rana Kommune gir følgende anbefaling til Statens Vegvesenets for deres videre arbeid med reguleringsplan for E6 Fallhei-Sandhei før endelig planforslag oversendes kommunen til sluttbehandling:

1. Det fremlagte tunnel-forslaget for Fallheia med tilknyttet ny bru over Langvassåga anbefales, da alternativ 2 vil gi en uheldig deling av bygda ved elva og på Reinforshei, i tillegg til at 7 bolighus må rives.
2. Landbruksarealene i området Fallheia – Sandheia vil bli sterkt berørt i begge alternativene som Statens vegvesen legger fram i forslaget til detaljreguleringsplan for fremtidig E6 i området. Det fremgår av forslaget at det ikke er foretatt en konsekvensutredning for landbruket ved gjennomføringen av de to fremlagte alternativene. Det anbefales at det videre arbeidet med detaljregulering av strekningen fra ny bru over Langvassåga til Sandheia avventes inntil en faglig forsvarlig konsekvensanalyse for landbruket i området er gjennomført. Herunder ses det

grundig på om det er mulig ved å justere traseen noe/forskyve traseen mot vest og nord kan oppnås gevinster i forhold til:

- Mindre tap av landbruksarealer og beitemark
 - Mindre uheldig deling av landbruksarealer
 - Høyere linje som kommer tidligere opp på flata kan muliggjøre bedre løsning for atkomst til flyplassen og Røvassdalsveien
3. Det ses nærmere på forbindelsen fra Røvassdalsveien til Røssvoll sentrum for myke trafikkanter.
 4. Det ses på muligheten for å legge rasteplassen på areal som i dag ikke benyttes til landbruk, i området som i planforslaget er foreslått avsatt til massedeponi (LNFR4/LNFR5) evt. legges til Storforshei for å kunne utnytte eksisterende infrastruktur slik at plassen kan brukes på helårsbasis.
 5. Atkomsten fra ny E6 til gammel E6 sør på Røssvoll vurderes lagt i tilknytning til rasteplassen slik at Røvassdalsveien mellom gammel og ny E6 kan tilbakeføres til landbruk.
 6. For å ivareta eksisterende elgråkk i området ses det på følgende justerte løsninger:
 - forlenget bruspenn på nordsiden av elva slik at elgen kan passere langs elvebredden som i dag (under vegen)
 - bruspenn over Håmannsdalen slik at elg og annet vilt kan passere under vegen. Det bør også ses på om dette samtidig kan gi løsninger for beiteatkomst og driftsveg.
 7. Det må legges inn tilstrekkelig med dyrekulverter og atkomst for skogsmaskiner fra brukene på nedsiden til arealene på oversiden av ny E6. Tilgang til eksisterende skogsbilveger og buveger må ivaretas.
 8. Lengst øst på Røssvollsletta følges dagens E6 (som i vegvesenets forslag) slik at elgråkkene som kommer ned i et bredt område kan krysse E6 i et område med god sikt til begge sider. Ved å følge lifoten enda lenger ville man kunne få samlet mer av landbruksarealet på samme siden av vegen, men i og med at påkobling av gammel E6 vil måtte bli i omtrent samme område og det vil være behov for gårdsveg videre i dagens E6-trasé vil det være lite landbruksareal å vinne ved dette. Det vil også være vanskelig å ivareta elgkryssingene på en trafiksikker måte.

Rett utskrift:


Tone Øvermo Bruun

Statens vegvesen, Region nord
v/ Børge Johnsen
Dreyfushammarn 31
8002 BODØ



Vår saksbehandler
Einar K. Merli

Vår dato
30.11.2011
Deres dato
28.11.2011

Vår ref.
11/06417
Deres ref..

Mo i Rana lufthavn Røssvoll - Planlegging av ny E6 gjennom Røssvoll - Uttalelse fra Avinor

Vi viser til mottatt e-post fra Børge Johnsen datert 28.11.2011.

Avinor vil uttale seg til den delen av E6 traseen som berører Mo i Rana lufthavn Røssvoll, jf. vedlagte planskisse fra Statens vegvesen datert 29.09.2011.

Det legges til grunn at sikkerhetsområder og lysanlegg ved Mo i Rana lufthavn skal utbedres i samsvar med Forskrift om utforming av store flyplasser, BSL E 3-2. Utbedringen vil innebære at landingsterskelen i sør (til bane 32) må flyttes 80 meter lenger sør. Sikkerhetsområdet skal etter gjeldende forskrift ha en utstrekning på 75 meter til hver side av senterlinje rullebane og 209 meter før dagens landingsterskel i sør (eller 129 meter før ny terskel). Bakgrunnen for terskelforskyvingen (baneforlengelsen) i sør er at lufthavnen skal ha tilgjengelige landingsdistanser på 830 meter fra begge sider samt forskriftsmessig utstrekning på sikkerhetsområdet.

Kommunens alternativ (den blå linjeføringen) medfører derfor følgende:

- Det må bygges en helstøpt vegkulvert under fremtidig rullebane og sikkerhetsområde rundt lufthavnen for ny E6. Kulverten vil måtte bygges gjennom en kurve på vegen, og få en lengde på ca. 280 meter. Vegkulverten må være dimensjonert for å tåle en rullebane med tilhørende trafikk, og prosjekteringen må ta hensyn til / underordne seg Avinors prosjekt vedrørende utbedring av sikkerhetsområde og lysanlegg.
- Av sikkerhetsmessige grunner må lufthavnen stenges ifm. byggingen av vegkulverten. Til orientering var Sandane lufthavn der E39 er lagt under sikkerhetsområdet, stengt i nesten 6 måneder i 2010 ifm. bygging av vegkulvert. Passasjerene må i denne perioden busse til en nærliggende lufthavn. Kostnader vedrørende bussing må påregnes belastet E6-prosjektet.
- For øvrig vil det samlet kostnadmessig være rimeligst å bygge vegkulverten før utbedring av sikkerhetsområde og lysanlegg ved lufthavnen.

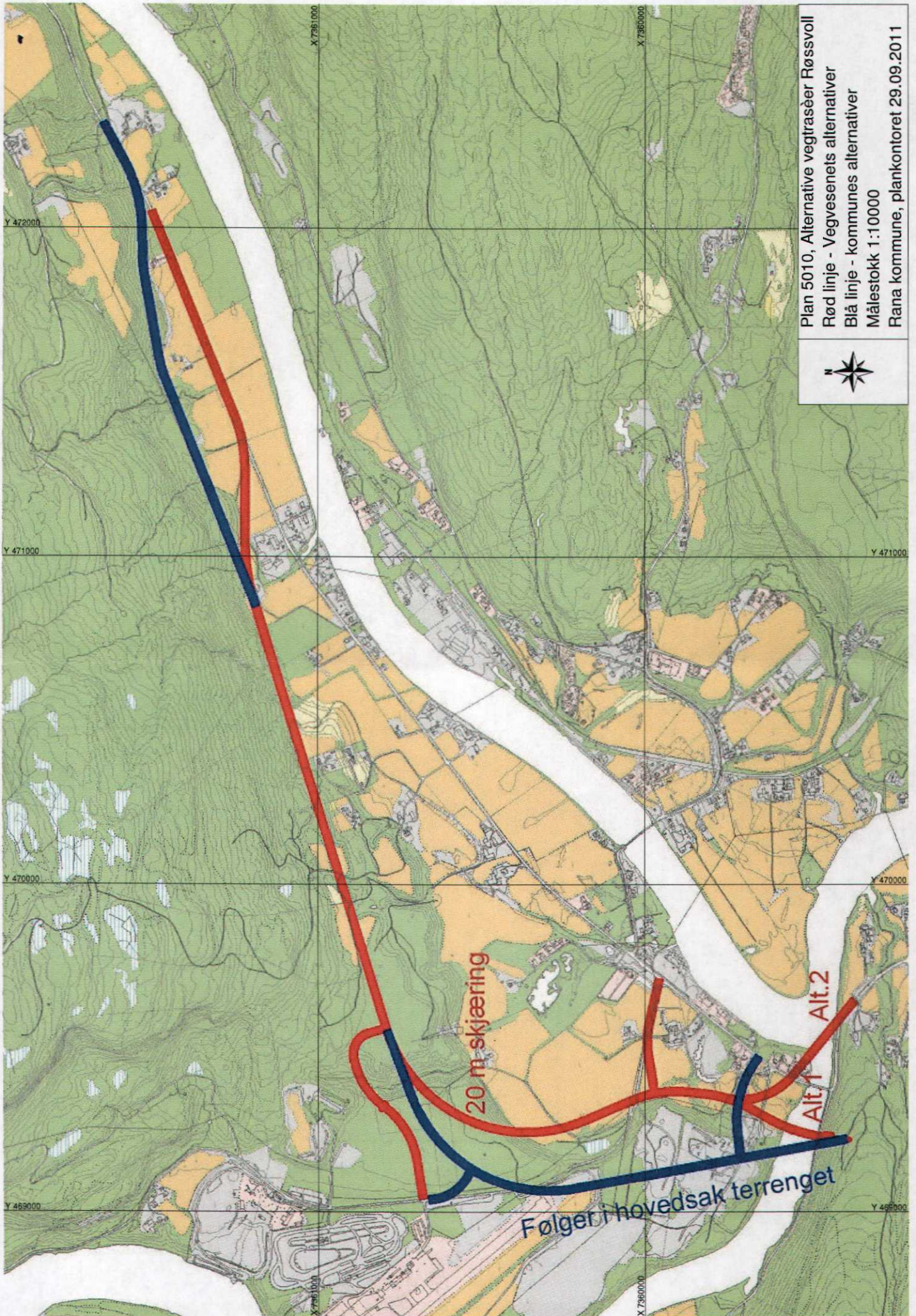
Avslutningsvis vil vi vurdere å komme med innsigelse til en eventuell vegtrase for ny E6 som medfører stenging av Mo i Rana lufthavn Røssvoll over en lenger periode.

Med vennlig hilsen
AVINOR AS

Jan Ivar Lunde
Plan- og grunneiendomssjef

Einar K. Merli
Einar K. Merli

1 vedlegg.



Plan 5010, Alternative vegtraséer Røssvoll
Rød linje - Vegvesenets alternativer
Blå linje - kommunes alternativer
Målestokk 1:10000
Rana kommune, plankontoret 29.09.2011





AVINOR



2010014286-82

Statens vegvesen, Region nord
Dreyfushammarn 31
Postboks 1403
8002 BODØ

Vår saksbehandler
Einar K. Merli - 976 51 687

Vår dato
13.01.2012
Deres dato
22.12.2011

Vår ref.
11/06417
Deres ref..
2010/014286-074

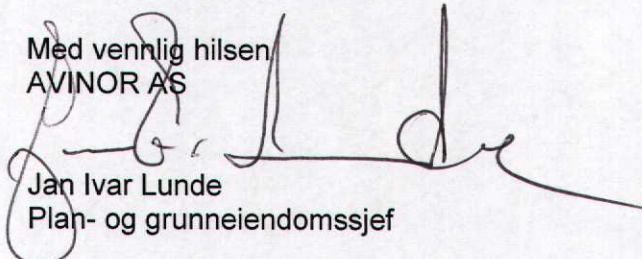
Offentlig ettersyn og høring av Detaljreguleringsplan E6, Fallheia - Sandheia, i Rana kommune - Uttalelse fra Avinor.

Vi viser til Deres brev av 22.12.2011 vedrørende offentlig ettersyn og høring av detaljreguleringsplan E6, Fallheia – Sandheia, i Rana kommune.

Etter det vi kan se av planforslaget er det tatt hensyn til Avinors merknader til prosjektet, oversendt Statens vegvesen i brev av 30.11.2011. Det medfører at den planlagte veifremføringen for ny E6 forbi Mo i Rana lufthavn Røssvoll, ikke kommer i konflikt med utbedring av sikkerhetsområder og lysanlegg ved lufthavnen, jf. krav i Forskrift om utforming av store flyplasser, BSL E 3-2.

For øvrig har Avinor ingen merknader til detaljreguleringsplanen.

Med vennlig hilsen
AVINOR AS


Jan Ivar Lunde
Plan- og grunneiendomssjef


Einar K. Merli



Statens vegvesen Region nord
Postboks 1403
8002 BODØ

Uttalelse til detaljreguleringsplan for E6 Fallheia - Sandheia i Rana kommune

Fylkesmannen viser til oversendelse datert 22.12.11 angående offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan for E6 Fallheia - Sandheia.

Hensikten med detaljreguleringen er å tilrettelegge for bygging av E6 som fjerner dagens risikoforhold på strekningen og flaskehalseffekten som forekommer ved kryssing av Langvassåga.

Detaljreguleringen er i hovedsak i tråd med kommuneplanens arealdel av 04.10.04, hvor området er avsatt som viktig ledd i kommunikasjonssystemet med underformål vei. Detaljreguleringens alternativ 1 avviker noe fra overordnet arealplan ved nordre tunnelpåhugg (profil 1250-1700) og kryssingen av Langvassåga. Alternativet ansees imidlertid ikke å innebære vesentlig endring av kommuneplanens arealdel. Begge alternativene i detaljreguleringen følger opp rammene i overordnet plan.

Naturmangfold

Kravet til at kunnskapsgrunnlaget så langt det er rimelig skal bygge på eksisterende vitenskapelig kunnskap arter, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, vil i foreliggende sak være oppfylt, jf. naturmangfoldloven (nml) § 8. Området er relativt godt kartlagt og det foreligger tilstrekkelig kunnskap om tiltakets konsekvenser. Det betyr at føre-var-prinsippet i nml § 9 ikke tillegges stor vekt i denne saken.

Berggrunnen i planområdet består i hovedsak av kalkglimmerskifer med øst-vestorienterte belter bestående av henholdsvis kalkspatmarmor, granatglimmerskifer og gneis. Med unntak av gneisforekomster sør i planområdet, består grunnen av næringsrike og lett forvitrende bergarter som representerer en viktig kilde for tilførsel av næringsstoffer til planter. Frigjøringen av næringsstoffer fra berggrunnen vil komme vegetasjonen til nytte, spesielt i områder som består av tynt jorddekke. Erfaringsmessig vet vi at rik vegetasjon ofte forekommer i områder med kalkholdig grunn.

Ecofact AS utførte løpet av september/oktober 2009 en kartlegging av hyasintvokssopp (*Hygrophorus hyacinthinus*) og slørvokssopp (*Hygrophorus purpurascens*) på Reinforshæia. Hyasintvokssopp ble registrert i seks avgrensede lokaliteter innenfor undersøkelsesområdet. Det ble ikke påvist slørvokssopp, men i følge rapporten kan det ikke utelukkes at den forekommer i undersøkelsesområdet. Det ble i tillegg påvist andre rødlistearter; gulgrå

vokssopp (VU) og gubbeskjegg (NT). Videre ble det påvist forekomster av uvanlige arter for Nordland. Hvit grankjuke er bare registrert med fire funn i Rana tidligere, mens granrustkjuke kun er registrert fem ganger tidligere.

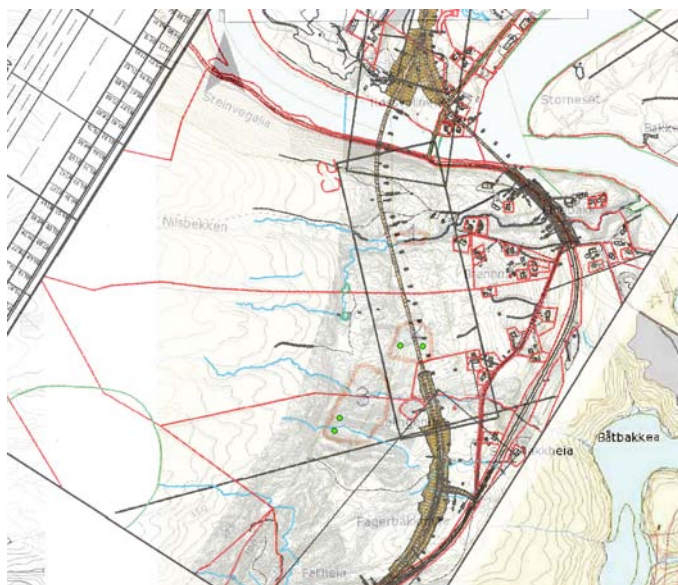
Når det gjelder naturtyper ble det registrert tre naturtyper etter DNs håndbok nr. 13 innenfor undersøkelsesområdet. To av lokalitetene er vurdert å ha svært viktig verdi (A), mens den siste er vurdert som lokalt viktig verdi (C).

Hyasintvokssopp

Hyasintvokssopp danner mykorrhiza med gran, og er en svært sjelden art på verdensbasis. Den er bare registrert ved noen få lokaliteter i Norge, Sverige, Nord-Finland og noen andre land. En gjennomgang av DNs naturbase og Artskart viser ni kjente lokaliteter i Norge, hvorav seks lokaliteter finnes i Rana kommune. De øvrige lokalitetene er registrert i Hedmark og Nord-Trøndelag. Mørketallsfaktor er vurdert som relativt lav, og satt til åtte. Det virkelige antallet lokaliteter antas ikke å overstige 70, noe som antas å tilsvare ca. 1 400 individer.

Arten er i Norsk rødliste for arter 2010 kategorisert som sterkt truet, og rødlistet etter kriteriet C2a(i) på grunnlag av totalbestand < 2500 individ, og antatt pågående reduksjon i habitat og bestand, samt små delpopulasjoner. Det følger av dette at hyasintvokssopp har ekstremt høy risiko for utdøing.

Den foreslåtte veglinjen i alternativ 1 vil gå tvers gjennom det nordlige området med hyasintvokssopp. Ettersom traseen vil bli lagt i tunnel på dette strekket, vil alternativet ikke komme i konflikt med forekomstene av hyasintvokssopp, jfr. figur 1.



Naturtyper

Kun alternativ 1 er lokalisert i rimelig nærhet av forekomstene av naturtyper. Ettersom veien vil bli lagt i tunnel forbi naturtypene nr. 1 og 2, vil alternativet ikke komme i direkte konflikt med disse forekomstene.

Det er imidlertid viktig å være klar over at særlig nitrogenutslipp og annen forurensing knyttet til veitrafikk har effekter på plante- og dyreliv. Bignal et al. (2008) undersøkte i et transplantasjonsforsøk i Storbritannia virkninger av veitrafikk på seks mosearter. De avdekket effekter på samtlige arter i en avstand på opp til 100 meter. Observerte endringer

var økt vekst, klorofyllkonsentrasjon og nitrogenkonsentrasjon, samt økt membranlekkasje av elektrolytter. Endringene var sammenfallende med endringer i NO_x-konsentrasjoner, som falt til bakgrunnsnivå i avstand 100 -125 meter fra vei. Deres resultater indikerte derfor at moser kan bli påvirket opp til 100 m fra vegkant som følge av utslipp fra kjøretøy.

Når det gjelder lav er den antatt å være sårbar for forurensing. Denne sårbarheten sees i forbindelse med lavenes biologi. Mange arter er langlevde, og de er derfor utsatt for kumulative effekter av forurensing. Siden lav verken har rotsystem eller ledningssystem for vann og næring har de utviklet et effektivt system for å ta opp vann og næring fra lufta, noe som gjør dem ekstra eksponert for forurensing i omgivelsene. Sårbarheten vil imidlertid variere fra art til art, og være avhengig av hvilket stoff det er snakk om.

Det foreligger indikasjoner på en sammenheng mellom forekomst av nitrogenkrevende lav og innhold av ammoniakk i luft (L.B. Sparrius (2007)). Videre fant man at epifytter som foretrekker sure substrater var følsomme for ammoniakk på den måten at mengden slike lav gikk ned i områder med høy luftkonsentrasjon av ammoniakk. Studier av gammelskogsarten gubbeskjegg (*Alectoria sarmentosa*) i Sverige viser at kanteffekter hadde stor betydning for artens mengde (P.A. Esseen (2006)). Effekter mer enn 50 meter inn i skog ble funnet. Både mikroklima og substrattilgjengelighet ble vurdert å ha betydning for forekomsten av arten.

Med bakgrunn i det forannevnte kan ikke Fylkesmannen utelukke at vegetasjonen i naturtypene nr. 2 og 3 blir påvirket. I hvilken grad forurensningen fra trafikken på den aktuelle E6-strekningen vil påvirke moser og lav er imidlertid usikkert. Avstanden fra veitrasé i alternativ til naturtypeforekomstene nr. 2 og 3 er ca. hundre meter. Dette, sammenholdt med forholdsvis lav gjennomsnittlig trafikkmengden for vegen pr. døgn (årsdøgnstrafikk under 4.000 kjøretøy), gjør at den negative påvirkningen av naturtypene vurderes som moderat.

Støy

Det er beregnet støy i samsvar med T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging. Beregningene viser at det er behov for støyskjerming, og at disse tenkes løst ved støyskjerming langs veien. Støyskjermer er imidlertid ikke tegnet inn på reguleringskartene. Vi viser i denne forbindelse til telefonsamtale med Statens vegvesens saksbehandler 13. februar, hvor det ble opplyst at dette trolig var en uteglemmelse, og ville bli rettet opp. Vi gjør også oppmerksom på at det må settes rekkefølgebestemmelse om at støytiltakene må være gjennomført før veianlegget kan tas i bruk. Fylkesmannen legger til grunn at dette blir fulgt opp i det videre planarbeidet.

Landbruk

I høringsdokumentet er det på en oversiktlig og god måte tydeliggjort konsekvenser for landbruket i form av tap av dyrka jord for de to alternativene. Dette er positivt. Det er gjort en grov beregning som viser at alternativ 1 innebærer tap av ca. 65 daa dyrka jord, mens alternativ 2 innebærer tap av ca. 48 daa dyrka jord. I begge tilfeller kan ca. 8 daa tilbakeføres til jordbruksformål. Begge alternativene innebærer at ca. 40 daa utmarksbeite går tapt.

Fylkesmannen legger til grunn at begge veitraseer er godkjent i overordnet plan. Vi støtter Statens vegvesens vurdering av at alternativ 2 er beste løsning for jordbruket. Imidlertid pålegger det alle tiltakshavere å sørge for at nasjonale og regionale målsetninger om tap av dyrka jord blir lavest mulig, samt at det ikke legges unødvendige hindre for landbruksdrifta.

Midlertidige deponi

I planforslaget er det satt av store områder for midlertidige deponi. Fylkesmannen ber tiltakshaver revurdere om det er behov for alle disse, særlig der de er lagt på dyrkajord. Dette gjelder spesielt LNFR-9, LNFR-11 og LNFR-26. Dersom dette er nødvendig, bør midlertidige deponi lagt på dyrkajord ha planbestemmelser som angir tidshorisonter, fortrinnsvis maksimalt ett år (en vekstsesong). I LNFR-13 er det ifølge planforslaget planlagt riggområde. Fylkesmannen ber om at området revurderes, og at riggområdet ikke legges på eksisterende dyrkajord, men heller legges på udyrka mark.

Flere steder står det i planbestemmelsene at arealene kan eller skal tilbakeføres til landbruksformål eller jordbruksformål. Fylkesmannen mener flere av områdene helt eller delvis kan være aktuelt å dyrke opp i etterkant dersom matjord fra andre områder tilføres. Eksempler på sistnevnte er LNFR-2. Å legge til rette for nydyrking av deponiområder vil være et positivt avbøtende tiltak med tanke på tap av jord andre steder i planområdet, og kan bidra til at planforslaget ikke virker negativt inn på totalareal dyrka jord.

Der hvor ny trase er lagt i randsonen til eksisterende dyrka jord, bør tiltakshaver bestrebe seg på å legge traseen så langt opp i terrenget at det ikke innebærer tap av dyrkajord. Dersom fyllinger/skrånninger må anlegges på grunn av høydeforskjeller i terrenget, bør det i dialog med landbruket være mulig å profilere fyllingene slik at de kan dyrkes opp. Dette gjelder særlig området LNFR-12.

Driftsveger og avkjørsler

Ny E6-trase vil skape ny barriere for flere gårdsbruk mellom innmark og utmark, og delvis også mellom ulike innmarksområder. Det er spesielt viktig å være i dialog med landbrukets faglag og kommunens landbrukskontor for å sikre nødvendige driftsveger, underganger og avkjørsler, slik at landbruksdrifta i området ikke blir unødvendig hindret.

Ivaretagelse av matjord og riktig bruk i etterkant

Matjord er en viktig og sårbar ressurs. Planbestemmelsene bør sikre at matjorda (topplaget) tas av og sikres forsvarlig før deponering av tyngre masser, og at matjorda ikke blandes med annen fyllmasse/undergrunnsjord.

Fylkesmannens landbruksavdeling vil gjerne være i dialog med tiltakshaver i utarbeidelsen av endelig plan, for å bidra til gode løsninger for landbruket som blir berørt av planforslaget

Med hilsen

Tore Vatne (e.f.)
seksjonsleder

Ole Christian Skogstad
rådgiver

Dette brevet er godkjent elektronisk og har derfor ikke underskrift.

Saksbehandlere:	Aage Steen Holm	- landbruk
	Steen D. Bruaas	- støy
	Ole Chr. Skogstad	- naturmangfold

Kopi til:
Reindriftsforvaltningen Nordland
Nordland fylkeskommune
Norges vassdrags- og energidirektorat
Forum for Natur og Friluftsliv i Nordland
Rana kommune



Jernbaneverket

Statens vegvesen Region nord
Postboks 1403
8002 BODØ

Henvendelse til: Steinar Lillefloth
Tlf.: 908 57 082
Faks:
E-post: steinar.lillefloth@jbv.no

Dato: 21.02.2012
Saksref.: 201200173-2
Deres ref.: 2010/014286-074
Vedlegg:

Besøksadresse:
Osloveien 105,
Trondheim

Postadresse:
Postboks 4350
NO- 2308 Hamar

postmottak@jbv.no

Sentralbord:
05280

Org. Nr.:
971 033 533 MVA

Bankgiro:
76940501888

jernbaneverket.no

Rana kommune - Offentlig ettersyn og høring av detaljreguleringsplan E6 Fallheia-Sandheia

Vi viser til brev 22.12.2012 der ovennevnte planforslag er sendt på høring.

Jernbaneverket har ingen merknader til planen.

Med hilsen

Heidi Meyer Midtun
Faggruppeleder Plan
Plan og utvikling, plan nord

Steinar Lillefloth
Planlegger

Kopi: Rana kommune, Boks 173, 8601 Mo i Rana

Dokumentet er godkjent elektronisk

Statens vegvesen - Region Nord
Dreyfushammarn 31

8002 BODØ

MOTTATT

10 FEB. 2012

Statens vegvesen
Region nord

Vår dato: **- 8 FEB. 2012**
Vår ref.: NVE 201001692-6 rm/fhe
Arkiv: 323
Deres dato:
Deres ref.: 2010/014286-074

Saksbehandler:
Finn Herje

Detaljreguleringsplan for E6 Fallheia – Sandheia, Rana kommune i Nordland til høring

Vi viser til ovennevnte forslag til detaljreguleringsplan av 22.12.2011.

Vi har følgende kommentarer til planforslaget:

Geoteknikk/Skred

I følge den geotekniske rapporten er det ikke funnet kvikkleire innenfor planområdet. Løsmassene er i følge rapporten tolket til å bestå av elveavsetninger, forvitringmasser og stedvis bart berg. Tiltaket anses ikke å innebære noen risiko for skred ved gjennomføring og drift av anlegget. Deler av områder er utsatt for steinsprang men det opplyses om at disse områdene skal renskes og sikres. Området anses i tillegg som trygt i forhold til snøskredfare. Vi er usikker på massebalansen i prosjektet og hvorvidt det er nødvendig med massedeponier særlig som følge tunnelalternativet. Disse evt. deponiene må i så fall innreguleres og stabiliteten til disse må framgå av de geotekniske vurderingene.

Flom

NVE har utarbeidet en rapport for vegvesenet i forbindelse med prosjektet. Denne konkluderer med at alternativ 1 som er planlagt med ett fundament i elva vil gi oppstuvninger på mindre enn 1 cm. Veggen skal i følge Statens vegvesen dimensjoneres iht. 200-årsflommen noe som er i tråd med TEK 10s § 7-2.

Hovedkontor

Middelthunsgate 29
Postboks 5091, Majorstuen
0301 OSLO

Region Midt-Norge

Vestre Rosten 81
7075 TILLER

Region Nord

Kongens gate 14-18
8514 NARVIK

Region Sør

Anton Jenssensgate 7
Postboks 2124
3103 TØNSBERG

Region Vest

Naustdalsvn. 1B
Postboks 53
6801 FØRDE

Region Øst

Vangsveien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR

Vann/vassdrag:

Det er forståelig at fokuset mht vassdrag er rettet mot kryssinga av de to store elvene Langvassåga og Ranaelva. Veganlegget ser imidlertid ut til å krysse flere rekke mindre vassdrag nord for disse elvene. Konsekvensene rundt disse kryssingene er så vidt vi kan se ikke kommentert. Klimaprognosene tyder på økende nedbør i framtida. Samtidig ser en for seg kraftigere regnskyll når nedbøren først faller (jfr. NOU 2010:10 "Tilpassing til eit klima i endring"). NVE utarbeidet nylig rapporten "Hydrological projections for flood in Norway under a future climate" (NVE rapport 05.2011). Denne rapporten har søkt å simulere forventet økning i 200-årsflommen for vassdragene for perioden 2021-2050. Prognosene er selvsagt svært usikre men rapporten konkluderer med at Vestlandet og Nordland vil få den største prosentvise økningen i 200-årsflommen. For disse områdene estimerer rapporten en økning på mellom 20-60%. For de mindre, bratte, vassdragene med rask vannstandsøkning vil en slik økning kunne være dramatisk. Det må derfor tas høyde for en slik endring ved etablering av bruer og ikke minst kulverter.

Ved tiltak i vassdrag bør en som kjent unngå tiltak i selve elvestrengen, ivareta- evt. reetablere kantsoner og unngå å etablere ferdselshindringer for fisk. Ved oppgradering av gamle anlegg vil det kunne være aktuelt å utbedre eksisterende anlegg som ikke fungerer optimalt i forhold til fiskens frie gang.

Elvelandskapet:

Etter det vi kan se av det vedlagte planmaterialet har ikke Statens vegvesen valgt å anbefale et spesifikt alternativ for elvekryssing. Vi har ingen sterke synspunkter på dette men alternativ 2 som krysser over elvesamløpet kan se ut til å utgjøre et betydelig landskapsinngrep.

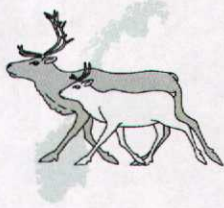
Med hilsen



Kari Øvrelid
Regionsjef Region Midt-Norge



Finn Herje
Senioringeniør Region Midt-Norge



Nordlánda boazodoallohálddahus
Báatsoe-burriej reereme Nordlaantesne
Reindrifstforvaltningen Nordland

2010014286-116

Statens vegvesen Region nord
Postboks 1403
8002 Bodø



Din çuj./Deres ref.:
2010/014286-074

Min çuj./Vår ref.:
2010/899 / 2371/2012/ YGS/ 414.4

Dátton/Dato:
15.02.2012

Offentlig ettersyn og høring av detaljreguleringsplan E6 Fallheia - Sandheia, Rana kommune.

Viser til deres brev av 22.12.2011 og forslag til detaljreguleringsplan E6 Fallheia - Sandheia, Rana kommune.

Reindrifstforvaltningen har fått muntlig uttalelse fra Hestmannen/Strandtindene reinbeitedistrikt. Distriktet viser til at det har blitt avholdt møte mellom statens vegvesen og distriktet angående ny veitrase. Distriktet ønsker videre oppfølging av dette møtet og en befaring i planområdet. Spesielt påpeker distriktet faren for at rein kan trekke ned mot område for sørlig tunellpåkugg. For å hindre at rein blir påkjørt mener reinbeitedistriktet at det kan være nødvendig å sette opp viltgjerde i forbindelse med sørlig tunellpåkugg.

Reindrifstforvaltningen vurderer tiltaket å komme i relativt liten konflikt med reindrifstnæringen. Dette forutsetter imidlertid at Statens vegvesen i samråd med Hestmannen/Strandtindene setter opp eventuelle viltgjerder på de deler av strekningen som kan være spesielt utsatt for reinpåkjørsler. Dette vil bidra til å øke trafikksikkerheten langs strekningen, og vil trolig også ha forebyggende effekt i forhold til påkjørsler av elg.

Konsekvensene for reindrifst er beskrevet på side 35 i utsendt planforslag. Reindrifstforvaltningen vil påpeke at det ikke medfører riktighet at distriktsgrensen ble justert i 2009. Distriktsgrensen ble imidlertid justert i 1999.

Med hilsen

Ing-Lill Pavall
Reindrifstsgronom

Yngve G. Stang

Yngve Granum Stang
Rådgiver/nestleder

Ádreassa - Adresse
Sjøgt. 78
8200 Fauske

Telefovdna - Telefon
75600260
www.reindrifst.no

Telefáksa - Telefaks
75600261

Kopi til:

Hestmannen/Strandtindene rbd v/Kjell Gaup Heiryggen 40 8614 MO I RANA

Fra: Alf Fagervik <alf.fagervik@okonor.no>
Sendt: 9. februar 2012 09:20
Til: Firmapost-nord
Emne: E6 Fallhei-Sandhei

Hei.

Jeg ønsker å komme med flere punkter som jeg mener taler sterkt for at veien som er planlagt må gjennomføres.

At det finnes negative virkninger for enkelte som blir berørt er en selvfølge, men vi må ikke glemme alle de fordelene både for landbruk og befolkning på Røssvoll som kommer når veien blir flyttet til den nye E6 traseen.

E6 som går tett ved bebyggelsen og gjennom dyrkamark i dag er til hinder og fare for jordbruket og befolkningen på Røssvoll på mange måter.

Det viktigste er trafikkfaren for barn som bor langs dagen E6. I dag blir ikke barn normalt sluppet ut på den sterkt trafikkerte E6 og befolkningen vegrer seg også for å gå langs veien, men skolebarna står i dag på E6 og venter på skolebuss og går av skolebussen på E6. Det har også skjedd flere dødsulykker her.

Ved ny E6 vil det bli mulighet å kunne bruke den gamle E6 for myke trafikanter. Både barn og voksne vil kunne både gå og sykle uten å være i livsfare som i dag.

Postbil og renovasjonsbil vil kunne stoppe på veien uten å hindre E6-trafikken og skape farlige trafikksituasjoner som i dag.

Alle ut- og innkjøring fra bebyggelsen ved den nåværende E6 kan også skape farlige trafikksituasjoner og er til hinder for trafikken på dagens E6. Dette blir helt eliminert ved flytting av E6.

Ved bruk av landbruksmaskiner må det til stadighet krysses E6. Det er traktorer med forskjellig slags driftsutstyr og det er traktorer med store forlass. Dette skjer hele sommeren og da er trafikken på E6 som verst. Dette skaper farlige trafikksituasjoner både for bøndene og trafikantene og forsinker arbeidet til bøndene.

De fleste aktive bruk som ligger ved E6 benytter beiteområder på begge sider av E6 til både vår og høstbeite og må krysse E6 med dyr mange ganger i sesongen. Dette skaper også farlige trafikksituasjoner og forsinker arbeidet til bøndene.

Forurensing fra en strekt trafikkert E6 bli liggende på åkrene. Dette er svevestøv fra piggdekk, veistøv, eksos med nitrogendioksyd fra eksos og det er skrot som blir kastet ut av bilvindue fra den nære trafikken og det er veisalt fra salting av veiene om vinteren. Saltingen gjør at grunnforholdene ikke fryser til is, dermed trekker forurensingen gjennom jordbandet, som igjen resulterer i vannforurensing. Veisalting gjør at det blir brukt mye mer vindusspylervæske (isopropanol). Dette blir også liggende langs veien og trekker ned i åkrene til fare for beitende dyr og til forurensing av vannkilder.

Trafikkstøy vil også bli betraktelig redusert ved flytting av E6.

På den nye E6 vil det bli både overganger og underganger som kan brukes ved forflytning av maskiner og dyr.

På nytt vel jeg fremheve at ved realisering av Vegvesenets plan vil vi som er bosatt langs dagens E6 på Røssvoll "oppleve en ny verden" som det så godt er beskrevet i pkt. 5.2 i planbeskrivelsen.

Med vennlig hilsen

Alf Fagervik

Saltfjellveien 478
8615 Skonseng

Mobil: 91371340

E-post: alf.fagervik@okonor.no

Johnsen Børge

Fra: Alf Fagervik <alf.fagervik@okonor.no>
Sendt: 16. januar 2012 13:12
Til: Firmapost-nord
Emne: E6 Fallhei Sandhei

Hei.

Var på møte på skytterhuset vedrørende presentasjon av E6 Fallheia Sandheia.

Vi er meget imponert over en fin løsning på den nye veien. For oss som bor ved den gamle E6 tror vi at vi vil, som det sto skrevet i pkt. 5.2 "oppleve en ny verden". Vi tror også at det vil dempe mye støy for mange ved å bygge støyskjermen ved profil 3830-4300.

Vårt utfartsområde ligger akkurat i dette området og kulverten ved profil 4050 vil bli godt brukt av oss som bor i området. Vi håper da at det på nordsiden av kulverten vil bli laget god adkomst både øst og vestover mot skog og fjell for barn og voksne til fots eller med ski på beina.

Alternativ 2 med bru fra Reinforsheia til Røssvollneset ser vi på som en helt uaktuell løsning for hele bygda.

Takker for en grei presentasjon fra Børge Steinmo Johnsen.

Med vennlig hilsen

Kitty og Alf Fagervik
Saltfjellveien 478
8615 Skonseng

e-posten er kontrollert for virus på vegne av IQ, med sikkerhet fra Comendo!

e-posten er kontrollert for virus på vegne av IQ, med sikkerhet fra Comendo!

2010014286-107

Ankjell Johan Forsbø
Saltfjellveien 310
8615 Skonseng



Statens vegvesen Region nord,
Postboks 1403
8002 BODØ

Fallhei, den 1.02.2012

Vedr. planlagte vegprosjekt E6 Fallheia - Sandheia

Fra E6 ved Fallheia er det 2 avkjørsler inn på den gamle riksveg 50, som benyttes som privat veg for 10 husstander. Denne vegsløyfa har vært privat veg siden 1960. Vegen er av dårlig kvalitet, med husene tett ved vegen og barn som løper mellom husene, i tillegg til støvplager om sommeren.

Ved at det til nå har vært 2 avkjørsler fra E6 inn til Fallheia har trafikken fordelt seg naturlig mellom øvre og nedre avkjørsel, alt etter hvor på vegen man bor, og problemet med gjennomfart på denne vegbiten har vært liten. Om sommeren er det en god del ekstra trafikk på grunn av laksefiskere som parkerer på opparbeidet plass ved min garasje, men dette problemet er løst ved at alle fiskere benytter øvre avkjørsel.

Slik de nye vegplanene er presentert, ser det ut som om øvre (nordre) avkjørsel til E6 er foreslått stengt. En slik løsning vil føre til problemer og trafikkfarlige situasjoner for oss som oppsittere på Fallheia. Jeg er grunneier og bor på en bakketopp, med huset på en side av vegen og garasjen på den andre siden.

Hvis resultatet blir at den øvre (nordre) avkjørsel på Fallheia blir stengt, ønsker beboerne her at gang- og sykkelvegen som er planlagt blir forlenget med ca. 150 meter ved siden av E6 ned til den nedre avkjørselen. Ved en slik løsning vil mye gjennomfarts- trafikk mellom husene på Fallheia unngås.

Med hilsen

Ankjell Forsbø
Ankjell J. Forsbø

Johnsen Børge

Fra: Benny Sætermo <bubo75@hotmail.com>
Sendt: 17. februar 2012 10:50
Til: Johnsen Børge
Emne: Vegutbygging Fallhei - Sandhei

Hei. Har fulgt med i media og sett på planene for E6-utbyggingen Fallhei - Sandhei.

Jeg tenkte bare å gjøre dere oppmerksomme på våtmarksområdet ved "Annas Camping" på Røssvoll da jeg ser begge veialternativene kommer forholdsvis nært dette vårbassenget som er en rasteplass for vadefugl på trekk.

Det er mulig dere har dette kartlagt i deres konsekvensutredning, men syntes jeg burde gi dere beskjed slik at man unngår forringelse av området med etterpåfølgende "uheldige" oppslag.

Observasjonene av Europas mest utrydningstrua fugl Dverggås gjør at området faller inn under myndighetenes "Handlingsplan for Dverggås" der det fremkommer at *"Rasteplasser og andre områder som kan ha viktige funksjoner for dverggås må sikres mot omdisponering og fragmentering. Eksempler på tiltak som kan være problematiske er hyttebygging, veibygging, eller andre tekniske inngrep som f.eks kraftlinjer"* (hentet fra "Handlingsplan for Dverggås")

Arten er dessuten oppført som Kritisk truet på den nasjonale rødlista. EU`s fugledirektiv har gitt arten status 1. Vannfuglavltaen har oppført arten med status A. Og Bernkonvensjonen har oppført arten under sin "Liste II, fredning av både art og dens leveområder".

Etter hva jeg kan se av de to ulike alternativene for E6 ved elva på Røssvoll så treffer nyveien uansett ikke dette bassenget direkte, men i forbindelse med kantarealene til nyveien må det unngås å lage dreneringsgrøfter som ødelegger vårbassenget ved "Annas Camping/Skjærvik Scooter forretning". Tas det hensyn til dette så ser jeg ingen andre problemer med veiplanene.

Håper dette var nyttig informasjon til dere.

Mvh Benny Sætermo

Johnsen Børge

Fra: Espen Kverneng Dahle <espen@rtd.no>
Sendt: 5. februar 2012 12:13
Til: Johnsen Børge
Emne: E6Fallheia-Sandheia

Hei Børge.

Har noen bemerkinger og spørsmål i forhold til vegprosjektet.

Ut fra siste offentlige møte, og det jeg greier å lese ut fra dokumentene publisert på nettsiden, er det enda usikkert om vi blir berørt her på Masterdalsheia. Alt ettersom man velger å fylle igjen bekkedalen mellom oss og Sandheia, og eventuelt Masterdalen.

- Jeg kan ikke se at vi er med på 9.3 Grunneierlisten i Detaljreguleringsplanen. Regner med vi skulle vært med der ettersom bekkedalen som vurderes utfylt mellom oss og Sandheia tilhører vårt land, Gnr. 94 Bnr. 4.
- I utgangspunktet stiller vi oss positive til at bekkedalen mellom oss og sandheia blir brukt til å deponere overskuddsmasse.
- Dreneringen vår går i rør til denne bekkedalen. (dette er vel en bagatell)
- Hva vil skje med skog som befinner seg i deponeringsområde?
- Vil området etter deponering kunne brukes som utvidelse av jordbruksområdet vårt?
- Kan vi forvente at veien vår blir brukt til annlegsvei?

Med vennlig hilsen:
Espen og Marte Kverneng Dahle
Masterdalsheia

Ang. sak nr. 29/2002
(V. 266/02/RH/gr)
Helgeland Jordskifterett.

Ny ulovlig utvidelse av driftsveien
i Steivegalia ca. 11.06.02.
V. Rana kommune
For uavtalt og ulovlig bilkjøring.
I 96, s "Bumarker"; "England" og "Skov",
(bestemt 24.08.1874).

12.08.02 Jan W. Elvstrand

Foto tatt 1962

Line K.Lillerødvann
Saltfjellveien 480
8615 SKONSENG

Røsvoll, 11.02.2012

Tlf: 90824717
e-mail: lin-kli@online.no

Statens vegvesen
Postboks 1403
8002 Bodø

UTTALELSE – DETALJREGULERINGSPLAN FOR E6 FALLHEI-SANDHEIA

Statens vegvesen fortjener skryt for en ryddig planprosess, med god informasjon og mulighet for alle til å komme med sine innspill/innsigelser. Som beboer på Røssvollsløtta med E6 rett utenfor stuedøra og aktive barn i skolealder, har jeg følgende innspill og tilbakemeldinger til planen:

- **Alternativ 1 (med tunell) for strekningen Fallheia-Langvassåga er det beste og eneste fornuftige alternativet:**

7 familier slipper å miste husene sine og skifte bosted. Trafikksikkerheten for myke trafikanter som ferdes til og fra Fallheia og Reinforsheia løses på beste måte, da E6 unngås helt ved ferdsel. Fallheia og Reinforsheia bindes sammen med resten av bygda av lokalvei med mindre trafikk og lavere fartsgrense. Dette betyr at barn og unge kan ferdes til og fra hverandre, skole og lekeområder uten å måtte utsette seg for fare, slik situasjonen er i dag.

- **Strekningen Langvassåga - Sandheia:**

Ved å bygge tunell gjennom Reinforshei og legge E6 videre i skisserte trase på strekningen Langvassåga-Sandheia, medfører dette en helt annen hverdag for de ca 40 barna som bor langs E6 fra Fallheia til Sandheia. Per i dag kjøres mine barn, og mange andre barn, til venner og fritidsaktiviteter fordi det anses for utrygt å sende dem avgårde til fots eller på sykkel. Det må nesten regnes som en frihetsberøvelse at de ikke kan sette seg på sykkel om sommeren for å komme seg til venner, fotballbanen og andre brukte lekeområder på Røsvoll og Skonseng. Tungtrafikk, turisttrafikk, høy hastighet (langt over fartsgrensa), farlige forbikjøringer, og en ikke-eksisterende veiskulder langs E6, medfører at det ikke er tilrådelig for barn å ferdes i bygda på en trygg måte. Vi bor i ei landbruksbygd der saktegående kjøretøyer må benytte E6 i forbindelse med jordbruksdrift, og der dyr må krysse fram og tilbake over E6 for å komme til og fra beite. Dette skaper også mange trafikkfarlige situasjoner.

Ved en omlegging av E6 vil denne situasjonen løses på en god måte. Tilgangen til turområder oppe i lia og på fjellet vil ivaretas gjennom skisserte overgangsbru og kulvert.

Dersom ny E6 bygges som skissert vil trafikksikkerheten ivaretas på en god måte og alle kan ferdes friere og sikrere. Bygda vil bindes bedre sammen av lokalveier med mindre trafikk. Dette er en situasjon jeg ser frem til!

Med vennlig hilsen

Line K. Lillerødvann

Fra: Marianne Fineide <mfineide@online.no>
Sendt: 13. februar 2012 22:00
Til: Firmapost-nord; Johnsen Børge
Emne: Innspill på detaljreguleringsplan E6 Fallheia - Sandheia

Til Statens Vegvesen

Innspill på detaljreguleringsplan E6 Fallheia - Sandheia

Vi ønsker å rose Statens Vegvesen for fremlagt detaljreguleringsplan for E6 Fallheia - Sandheia.

En gjennomarbeidet plan med gode løsninger.

Med et unntak: Alternativet med fremtidig E6 gjennom Reinforshei og Røssvollneset er meningsløst for en E6 for fremtiden. Oppfordringen må bli å skrinlegge dette alternativet og gå videre bare med alternativ 1 og få E6 lagt utenom bygda vår med tunnell gjennom Reinforsheia. Dette pga trafikksikkerhet og helhet i bygda.

Trafikksikkerhetsmessig blir det en drøm for oss, og for alle som bor langs den aktuelle E6-strekningen pr i dag, og få en ny E6 utenom bebyggelsen.

Vi håper bare at prossessen videre ikke tar lang tid. Vi ønsker oss en snarlig byggestart.

Hilsen Marianne Fineide og Steinar Røssvoll

Marit Fagervik Røssvoll og Lars Petter Røssvoll

Saltfjellveien 466

8615 SKONSENG

Røssvoll, 08.02.12

Statens Vegvesen

Postboks 1403

8002 BODØ

Innspill til Detaljreguleringsplan E6 Helgeland, Fallheia – Sandheia.

Vi er positive til planen som helhet, fordi dette vil bety en betydelig mer trafiksikker hverdag for alle trafikkerende, spesielt myke trafikkanter og iforhold til barns fremkommelighet. Som bønder på Røssvoll opplever vi ved dagens E6 stadige trafikkfarlige situasjoner mellom kryssende bufe/saktegående lanbrukskjøretøy og biler med langt over 60 km/t, spesielt i den travle sommertrafikken. Av disse hensyn håper vi planen blir realisert så fort som mulig.

For oss, som næringsdrivende innen landbruk på Røssvoll, er det svært viktig at følgende hensyn tas:

1. Slik vi tolker planen, er det ikke tegnet inn adkomst fra kulvert (Statens Vegvesens kartreferanse C6 nr 4050) og til buvei i Preikstolen (nordover) og buvei for fe (sørover) se vedlegg 1. Slike driftsveier er helt nødvendige for å transportere bufe. Vi gjør oppmerksom på at fra oversiden av kulvert på ny E6 går det rett i et bratt berg. Vi mener også at kulverten her er tegnet inn for liten (3x3m), da vi trenger tilgang med traktor til skogen som ligger over her.
2. Bru på skogsvei over E6 (kartreferanse nr 3650 på C5) – må utformes slik at den praktisk vil fungere ved slepkjøring av tømmer. Slik den er tegnet inn i dag, vil det bli for knappe svinger for tømmerlass.
3. På kartreferanse 5125 på C7 er vi av den oppfatning av at det har sneket seg inn en feil i gårds- og bruksnummer. Der står det 94/60, og skal være 94/6.
4. Som drivere av mestparten av dyrkamarka nord på Røssvoll, ser vi Statens Vegvesen sitt planforslag som det helt klart beste alternativet, kontra Rana Kommune, Plankontorets forslag. Plankontorets trasé-alternativ ved Fredheim vil måtte ta større areal med dyrket mark, i det veien svinger seg fra Fredheim til Teigen. Statens Vegvesen sitt alternativ vil også gi de beste løsningene i forhold til adkomst for landbruksmaskiner og drift av arealene. Dersom dagens E6- trasé blir erstattet, må det uansett lages en solid driftsvei til bruk for traktor med landbruksredskaper (over 20 tonn) og dermed vil ikke områdene kunne tilbakeføres som matjord.

5. En planløsning i lifoten nord på Røssvoll vil også medføre større fare for vilpåkørsler enn dagens trasé, da størstedelen av elgtråkket fra Røssvollfjellet og Vesterfjellet faller naturlig ned i dette området. Vegvesenets planlagte trasé vil være mer oversiktlig og gi fri sikt flere hundre meter - til begge sider av veien, og dermed gi en mer trafikksikker løsning.

Med vennlig hilsen

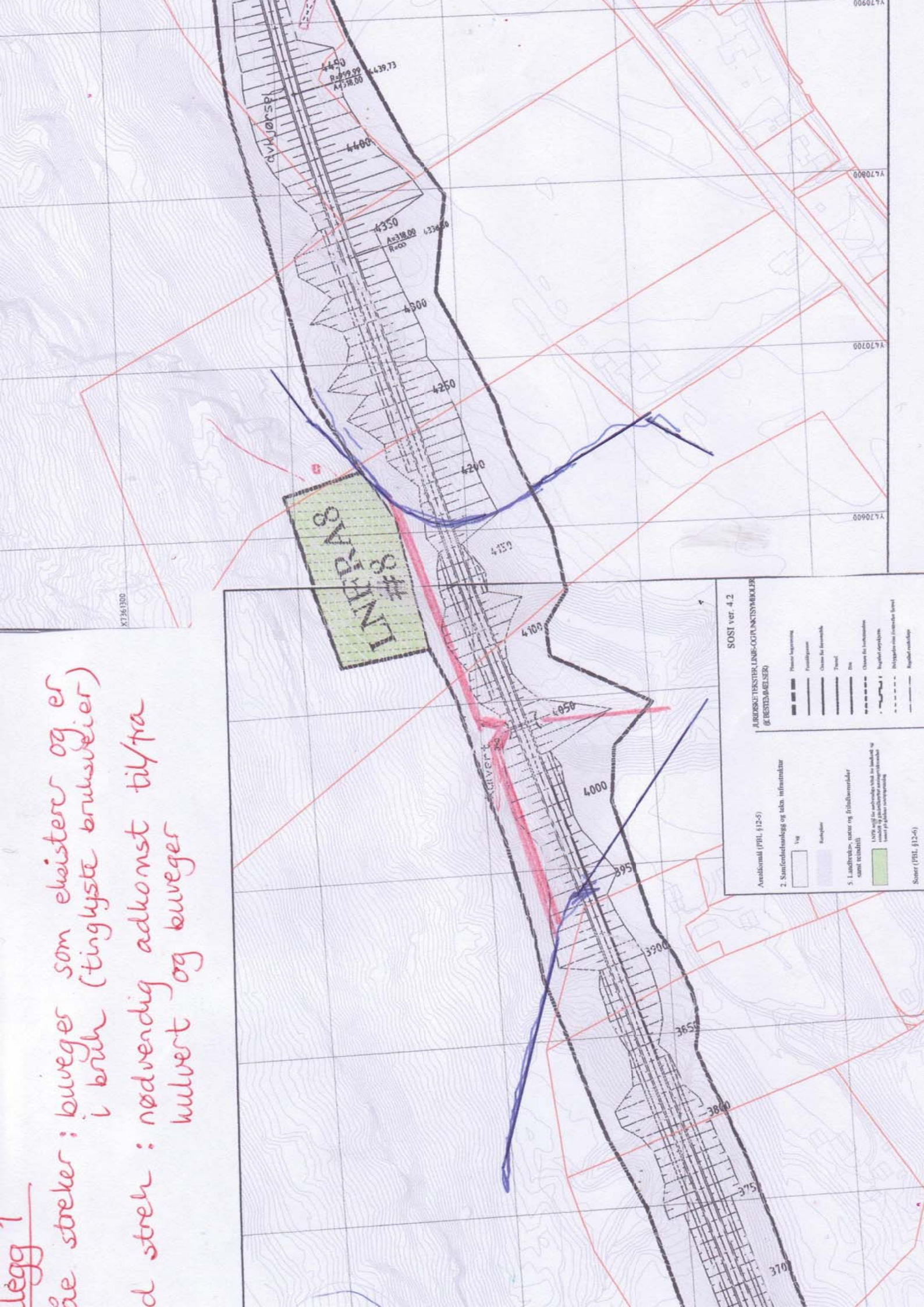
Marit Fagervik Røssvoll og Lars Petter Røssvoll
(eiere av 94-6, 13, 14 og leietakere av 94-18, 93-1, 94-16 på Røssvoll)

Se vedlegg:

Vedlegg 1: kart over kulvert og buveier

legg 1

de streker : buveger som eksisterer og er i bruk (tinglyste bruksveier)
d strek : nødvendig adkomst til/tra kulvert og buveger



2010014286-98

Odd Guldvik
Langvassveien 200,
8615 Skonseng

Skonseng 07.02.2012

Statens vegvesen
Postboks 1403,
8002 Bodø



E-6 Parsellen Fallheia – Sandheia:

Jeg ønsker å fremme følgende forslag i denne anledning.

Alternativ: 1.

Følg den nåværende E-6 fra Fallheia over Reinforsheia, videre med ny bru over Langvassåga med i landføring til høyre for bebyggelsen i Røssvollneset, og inn på nåværende E-6.

Alternativ: 2.

Tunell gjennom Reinforsheia og bru over Langvassåga, (jamfør vegvesenet planforslag . alternativ: 1). Bygg deretter veien videre, med tilkobling til nåværende E-6. Tidsbruken ved å følge nåværende E-6 over Røssvoll i 60 km. og å kjøre i 80 km. etter planforslaget blir omtrent det samme.

Flomfare etter nåværende E-6 er vel nesten dommedagsprofeti.

Det beste ville være å utsette denne vei parsellen, til det ble en avklaring om bygging av en nye flyplass på Hauan. Utsettelsen kan også brukes til å vurdere en fremtidsrettet ny E-6 fra E-12 til Nevernes.

Vennlig hilsen

Odd Guldvik

Odd Guldvik

Oddny Hansen
Gnr. 94/53

Statens vegvesen - Region Nord

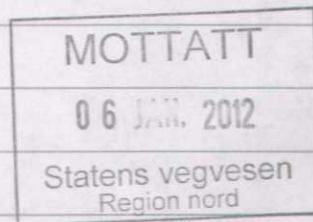
Merknad E6 Fallheia – Sandheia

1. Grunneier opplever at det vil bli en forringelse av eiendommen på grunn av støy og ber om å få forringelsen kompensert.
2. Grunneier forventer at Statens vegvesen vil ivareta vannanlegget.

Innkomne merknad ble tilkjennegitt via telefon 7. februar 2012, og er nedskrevet av Statens vegvesen v/Børge Steinmo Johnsen. Kopi av nedskrevet merknad er sendt til Oddny Hansen, Saltfjellveien 477, 8615 Skonseng.

Rissvoll, 3. jan. 2012.

Statens vegvesen
Region nord
Bodø.



Vi tom lov i Rana, tror nå at det er helt sikkert at vi får en storflyplass på Hauan.

Før at den skal bli brukt maksimalt, må vi ha en rask og god tilkjøringsvei for hele Helgeland.

Den E6, Fallstui-Sandstui, som nå er under planlegging, blir liggende altfor langt unna storflyplassen.

Dessuten er den nye traséen under fia mye lengere enn den vi nå har innover Rissvoll.

Den nye E6 bør ligge på sørsida av Ranelva, så nær storflyplassen som terrenget tillater.

Jeg lov derfor Statens vegvesen vurdere en helt ny trasé for E6 mellom Mo i Rana og Storforstui.

Oddrun Larsen
Saltfjellon. 475
8615 Skorvång.

Fra: Ragnhild Elvebakk <paelveba@online.no>
Sendt: 18. januar 2012 21:54
Til: Firmapost-nord
Emne: Planforslag Fallhei-Sandheia.

Planforslag Fallhei – Sandhei

Vi har tidligere i brevform og med underskriftslistor gitt uttrykk for at det bare er alternativ 1 som er aktuelt ved valg av ny E-6 trase forbi Reinforshei.

Etter å ha blitt orientert på siste folkemøte den 12.01.12, ser vi at det ikke er planlagt gang og sykkelsti fra Reinforshei til Røssvoll, den skal deles med lokaltrafikken.

Og over Langvassågrua vil det fra Hauanveien være stor trafikk med lastebiler som frakter sand fra grustak i området, og septintankbiler som tømmer kloakk i området Langvassheia.

Det blir derfor vanskelig å se for seg en trygg gang og sykkelsti på nevnte strekning.

Det må deles av for en egen gang og sykkelsti med gangbru ved siden av Langvassågrua, for at det skal bli trygt å ferdes.

Videre hadde vi sett for oss at vi skulle slippe å krysse E6 ved Fallhei, når vi kommer fra Reinforshei og skal kjøre sørover.

Undergang eller bru over E-6 ville vært beste løsning, når vi tenker på trafiksikkerhet.

Med hilsen

Ragnhild og Terje Elvebakk
Saltfjellveien 364
8615 Skonseng

Randi M. og Jan Sollien-Røssvoll
Saltfjellveien 455
8615 Skonseng

Dato. 13.02.2012

Statens Vegvesen
Pb 1403
8002 Bodø

Kopi:
Rana Kommune, Planavd

Merknader til Detaljreguleringsplan for E6 Fallheia – Sandheia, Rana Kommune (03.01.2012)

Detaljreguleringsplan (03.01.2012) vil få katastrofale innvirkninger for videre drift av Utegårn 94/2. Vil gjøre dere oppmerksom på kommunenes og Statens Vegvesen sitt ansvar ihht Meld. St. 9 (2011-2012) ref. 9.9.4 Styrke jordvernet i arealplanleggingen. Vi vil vurdere å klage saksbehandlingen av Detaljreguleringsplan (03.01.2012) inn til Fylkesmannen, med bakgrunn i brev fra Det kongelige landbruks- og matdepartement, Det kongelige miljøverndepartement, ref 200600877, datert 19.11.2010. til Kommunene, Fylkeskommunene og Fylkesmennene.

Vi stiller oss svært undrende til at det ikke er utført konsekvensutredning overfor landbruket.

Teig 94/2 reduseres med ca 105 daa beite, av totalt 173 daa. 60%!!! 50 daa av inngrepet er dyrkbart.

Det er meget misvisende at ikke vi står oppført på listen over gårdsbruk som blir rammet. Det er meget misvisende at det ikke er kartlagt hvor mye dyrkbar jord som går tapt, mer nøyaktig beregning av dyrket mark, beregning og konsekvenser for beitearealer og synliggjøring/konsekvens av oppsplittede arealer.

For å kunne sikre videre drift etter dagens og fremtidens krav til landbruk, vil eneste akseptable løsning for inngrepet i teig 94/2 være:

- kompensasjon i form av arealer, i direkte tilknytning til teig 94/2, sør for planlagt ny E6.

Videre har vi følgende merknader/innspill:

Håmanddal

Vi krever kulvert 4,5 x 4,0 m under ny E6, og kulvert 4,5x4,0m under avkjøring til Fv. 353, for å kunne nyttegjøre areal mellom E6 og Fv.353 og areal nord for avkjøring til Fv. 353. Området er av stor betydning for gårdens fremtidige eksistens i form av beiteareal og produktivt skogsareal. Ekspropriert areal kan da kompenseres med areal fra 94/5-1 (statsskog)

i tilknytning til 94/2 nord i Håmannal. Disse kulverter vil også kunne ivareta villtråkk i området.

Rasteplass R1

Området hvor rasteplassen er planlagt er en del av 94/2 sitt siste dyrkbare areal. Dyrkbart areal er etter dagens jordvernpolitikk like viktig som dyrkamark. Arealet brukes i dag til beiteområde for sau. 94/2 har i utgangspunktet lite beiteareal i tilknytning til driftsbygning, derfor er arealet spesielt viktig å bevare for gårdens driftsgrunnlag. Vårbeite i direkte tilknytning til driftsbygning er en avgjørende faktor ved sauehold. Vår, sommer og høst beites området av sau m/lam. Det vil være særdeles uheldig å ha en rasteplass plassert her. Foreslåtte sti mellom rasteplass og overgang for natursti vil komme i stor konflikt med beitemønsteret til sauene. Særdeles uheldig på våren når sau m/nyfødte lam oppholder seg i dette området. I denne tiden må dyra ha mest mulig ro for å sikre lammene en god oppvekst. Mattilsynet legger stor vekt på at lammene skal være sterke og friske før de sendes på sommerbeite, dette er det tilgangen på vårbeite som avgjør. Ser med skrekk og gru på at grunder/porter skal bli stående åpne rett ut på E6, noe som vil være sannsynlig om en rasteplass med tilknytning til tursti anlegges her.

Det vil da kunne oppstå situasjoner med dødelig utgang, i form av at både menneske- og dyre liv kan gå tapt.

Avkjøringen til rasteplassen medfører tap av ca 4 daa dyrkamark for 94/3.

Vi foreslår at rasteplass R1 flyttes til område rundt nærbutikk på Røssvoll, dette vil kompensere for tapt kundegrunnlag for nærbutikken.

Rasteplass MÅ fjernes fra 94/2.

Deponi § 4.7 LNFR-7

Arealet er definert som *innmarksbeite* og ansees å være totalt uerstattelig for den videre drift i Utegårn. Det er helt uakseptabelt om dette området blir berørt før, under eller etter byggeperioden. Arealet brukes hver vår, sommer og høst som helt nødvendig beiteareal i tilknytning til driftsbygninger. Utegårn har i generasjoner lagt ned utallige arbeidstimer for at dette området fremstår som det gjør i dag.

Vi tilbyr Statens Vegvesen å disponere et annet område som deponi, sør/vest hjørne av teig 94/2 . (se vedlegg 1)

Om ikke dette er ønskelig, så er vår konklusjon krystall klar:

Deponi § 4.7 LNFR-7, MÅ fjernes fra 94/2.

Vederlag etter salgsverdien for planlagte boligtomter på teig 94/2-2

Rana kommune har anbefalt området til boligformål. Det er utgått tomter fra 94/1 og 94/41 på nabo teiger. Teig 94/2-2 er tidligere defragmentert for boligformål, fradelt tomt i 1992. 20.04.2009 søkte vi Rana Kommune omregulering av hele 94/2-2 fra LNF til boligformål(vedlegg 2), dette med bakgrunn i at områdets topografi og arrondering ikke er egnet til dagens jordbruksdrift. Skonseng og Røssvoll Bøgdalag støttet vår søknad om bygdeutvikling. (vedlegg 3). Ca 10 daa av 94/2-2, område nord for gårdsvei (til 94/30, 94/84, 94/53 og 94/52) og til grense i nord mot 94/6, blir direkte berørt mht boligbygging (byggeforbud innen 50m fra midtlinje), og umuliggjør vår plan om bygdeutvikling. Dette området må sees som en helhet, og eksproprieres/innløses mot vederlag etter salgsverdien. Resterende areal vil bli mindre attraktivt til boligformål pga støy fra ny E6. Området har ligget der som en fremtidig inntektskilde for gården. Det vil på et senere tidspunkt i prosessen bli fremmet et økonomisk krav for tapte inntekter ved tomte salg. Ref LOV 1984-04-06 nr 17: Lov om vederlag ved overføring av fast eiendom (ekspropriasjonserstatningslova) og LOV-2008-06-27 nr 71: Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven)

Gjerding

Nødvendig flytting av gjerder skal erstattes fullt ut, dvs. at materiell og arbeid skal erstattes etter markedspris. Det skal i tillegg gis erstatning for fremtidig fornyelse. Midlertidige gjerder i anleggstiden skal utbygger sørge for. All skade på dyr som oppstår pga. anleggsarbeid skal erstattes av utbygger.

Permanente gjerder som blir satt opp etter ferdigstillelse må være av en slik kvalitet at de motstår snømengder vinterstid. Dvs gjerdestolper av metall som er fundamentert i grunnen. Maske størrelsen på netting må ta hensyn til at ikke små lam kan komme gjennom. Høyde må være minimum 1.5m.

Dette er spesielt viktig da beitedyr har faste beitemønstre som de følger år etter år, og som her blir direkte avskjært av ny E6. Gjerdingen mot ny E6 må være av spesielt god kvalitet for å hindre beitedyr i å komme ut på E6, noe som kan føre til ulykker med **dødelig utgang for både mennesker og dyr.**

Fremtidige planer om utvidelse av driften

Da vi i 2009 fikk tilbud om å leie jord fra 94/3, bestemte vi oss for å øke besetningen. Ved presentasjon av tidligere utkast av E6 trase slo vi oss til ro med at vi kunne satse selv om ny E6 kom. Da var vi presentert en linje som skulle dele teig 94/2. Med kulvert i Håmannadal så vi for oss at vi fortsatt kunne benytte arealer på nordsiden av ny E6. Høsten 2010 har vi hatt samtaler med Helgeland Sparebank, Nortura og Innovasjon Norge for å planlegge utbygging av sauefjøs. Planen er å bygge fjøs for 300 vinterfora sau.

Da vi ble presentert detaljreguleringsplan 03.01.2012 ble vi satt helt ut av spill.

Ingen kulverter i Håmannadal, Avkjøringsvei for Fv. 353, Rasteplass og deponi beslagla plutselig ca 105 daa av totalt ca 173 daa vårbeite. 60% !!!

Detaljreguleringsplan 03.01.2012 tvinger oss til å legge prosjektet på is.

Myr

Krever erstatning av rett til uttak av myr fra 94/22.

Bruksrett på Profil nr. 1750 kulvert

Vi krever bruksrett på Profil nr. 1750 kulvert, for alternativ adkomst til 94/5-36 som vi har leieavtale på.

Lengre kjøreavstand

Vi vil få lengre kjøreavstand til 94/-36 som vi har leieavtale på. Dette må det kompenseres for.

Mvh

Randi M.og Jan Sollien-Røssvoll

(3 vedlegg)

Randi M og Jan Sollien-Røssvoll
Saltfjellveien 455
8615 Skonseng

Dato. 13.02.2012

Statens Vegvesen
Pb 1403
8002 Bodø

Kopi:
Rana Kommune, Planavd

Merknader til Detaljreguleringsplan for E6 Fallheia – Sandheia, Rana Kommune (03.01.2012)

Profil nr. 3640, overgangsbru.

Plasseringen som er foreslått i Detaljreguleringsplan medfører tap av ca 5 daa dyrkamark, og gjør resterende dyrkamark (ca 1.5 daa) ubrukelig med dagens landbruksmaskiner. I praksis forsvinner ca 6,5 daa dyrkamark med dagens løsning. Dette er særdeles unødvendig og uheldig mht dagens fokus på vern av dyrkamark. Ref. Meld. St. 9 (2011-2012) ref. 9.9.4 Styrke jordvernet i arealplanleggingen.

Overgangsbru tilfredsstillter ikke hensikten med å kunne frakte tømmer med lastbærer eller traktor m/vinsj. Traktor m/vinsj + gran kan bli ca 25- 30m lang. Dette krever at overgangsbru må ha rett påkjøring og rett avkjøring. Bredden på overgangen må være 4.0 meter, dette for å komme over med rundballepresser, skogsmaskiner, etc.

Vi anmoder om møte med planlegger for å sammen kunne komme fram til en hensiktsmessig løsning.

Mvh

Turid Langfjord-Clare 94/41
Randi M. og Jan Sollien-Røssvoll 94/2
Agnes og Reidar Olsen 94/3
Irene Simskar 94/1
Ove Hansen 94/1

Randi M og Jan Sollien-Røssvoll
Saltfjellveien 455
8615 Skonseng

Dato. 13.02.2012

Statens Vegvesen
Pb 1403
8002 Bodø

Kopi:
Rana Kommune, Planavd

Merknader til Detaljreguleringsplan for E6 Fallheia – Sandheia, Rana Kommune (03.01.2012)

Avkjøring

Det må planlegges med avkjøring til til teig 94/3-1 og teig 94/3-2.

Mvh

Agnes og Reidar Olsen

Randi M. og Jan Sollien-Røssvoll

94/3

94/2

Randi M og Jan Sollien-Røssvoll
Saltfjellveien 455
8615 Skonseng

Dato. 13.02.2012

Statens Vegvesen
Pb 1403
8002 Bodø

Kopi:
Rana Kommune, Planavd

Merknader til Detaljreguleringsplan for E6 Fallheia – Sandheia, Rana Kommune (03.01.2012)

Kulvert 3x3m Vestersandbakke- Hoppbakkflate Gnr 94/3

Det er beklagelig at denne kulvert ikke er kommet med i Detaljreguleringsplanen. Det er påpekt ved flere møter med planlegger, at denne kulvert er viktig for å kunne ivareta dyrenes sikkerhet ved adkomst til beite på begge sider av E6.

Det må anlegges kulvert 3x3m fra Vestersandbakken til Hoppbakkflate. Se vedlagt kart. Denne kulvert vil fungere som dyrepassasje, til 94/3, 94/2 og 94/1, for å nå beiteområder nord for ny E6. Planlagte overgang vil på ingen måte kunne tilfredsstillere kravet som stilles for at dyr skal kunne bevege seg fritt mellom beite på begge sider av E6. Det vil kunne skape store problemer og farlige situasjoner om beitedyr med lam/kalver skulle møte på f.eks personer, et turfølge, barnehagebarn, skoleklasser, traktorer eller skogsmaskiner på en 5 m høy bru over en 90km/t E6.

94/3 og 94/1 kan også bruke kulverten for å nå områder, mellom E6 og skogsvei oppi lia, med traktor.

Vi oppfordrer planlegger til å kontakte grunneiere ved inntegning av kulvert, dette for at vi skal få et best mulig resultat.

Gjerding

Nødvendig flytting av gjerder skal erstattes fullt ut, dvs. at materiell og arbeid skal erstattes etter markedspris. Det skal i tillegg gis erstatning for fremtidig fornyelse. Midlertidige gjerder

i anleggstiden skal utbygger sørge for. All skade på dyr som oppstår pga. anleggsarbeid skal erstattes av utbygger.

Permanente gjerder som blir satt opp etter ferdigstilling må være av en slik kvalitet at de motstår snømengder vinterstid. Dvs gjerdestolper av metall som er fundamentert i grunnen. Maske størrelsen på netting må ta hensyn til at ikke små lam kan komme gjennom. Høyde må være minimum 1.5m.

Det er spesielt viktig da beitedyr har faste beitemønstre som de følger år etter år, og som her blir direkte avskjært av ny E6. Gjerdingen mot ny E6 må være av spesielt god kvalitet for å hindre beitedyr i å komme ut på E6, **noe som kan føre til ulykker med dødelig utgang for både mennesker og dyr.**

Mvh

Agnes Olsen 94/3

Reidar Olsen 94/3

Jan Sollien-Røssvoll 94/2

Randi M. Sollien-Røssvoll 94/2

Irene Simskar 94/1

Ove Hansen 94/1

Oddrun Hansen 94/52 og 84

Randi M og Jan Sollien-Røssvoll
Saltfjellveien 455
8615 Skonseng

Dato. 13.02.2012

Statens Vegvesen
Pb 1403
8002 Bodø

Kopi:
Rana Kommune, Planavd

Merknader til Detaljreguleringsplan for E6 Fallheia – Sandheia, Rana Kommune (03.01.2012)

Følgende punkter må innfries:

Rasteplass R1

Området hvor rasteplassen er planlagt er en del av 94/2 sitt siste dyrkbare areal. Dyrkbart areal er etter dagens jordvernpolitikk like viktig som dyrkamark. Arealet brukes i dag til beiteområde for sau. 94/2 har i utgangspunktet lite beiteareal i tilknytning til driftsbygning, derfor er arealet spesielt viktig å bevare for gårdens driftsgrunnlag. Vårbeite i direkte tilknytning til driftsbygning er en avgjørende faktor ved sauehold. Vår, sommer og høst beites området av sau m/lam. Det vil være særdeles uheldig å ha en rasteplass plassert her. Foreslåtte sti mellom rasteplass og overgang for natursti vil komme i stor konflikt med beitemønsteret til sauene. Særdeles uheldig på våren når sau m/nyfødte lam oppholder seg i dette området. I denne tiden må dyra ha mest mulig ro for å sikre lammene en god oppvekst. Mattilsynet legger stor vekt på at lammene skal være sterke og friske før de sendes på sommerbeite, dette er det vårbeite tilgangen som avgjør. Ser med skrekk og gru på at grinder/porter skal bli stående åpne rett ut på E6, noe som vil være sannsynlig om en rasteplass med tilknytning til tursti anlegges her.

*Det vil da kunne oppstå situasjoner **med dødelig utgang**, i form av at både menneske- og dyre liv kan gå tapt.*

Avkjøringen til rasteplassen medfører tap av ca 4 daa dyrkamark for 94/3.

Vi foreslår at rasteplass R1 flyttes til område rundt nærbutikk på Røssvoll, dette vil kompensere for tapt kundegrunnlag for nærbutikken.

Rasteplass MÅ fjernes fra 94/2.

Deponi § 4.7 LNFR-7

Arealet er definert som innmarksbeite og ansees å være totalt uerstattelig for den videre drift i Utegårn. Det vil være helt uakseptabelt om dette området blir berørt før, under eller etter byggeperioden. Arealet brukes hver vår, sommer og høst som helt nødvendig beiteareal i tilknytning til Driftsbygninger. Utegårn har i generasjoner lagt ned utallige arbeidstimer for at dette området kan fremstå som det gjør i dag.

Vi tilbyr Statens Vegvesen å disponere et annet område som deponi, sør/vest hjørne av teig 94/2 . (se vedlegg 1)

Om ikke dette er ønskelig, så er vår konklusjon krystall klar:

Deponi § 4.7 LNFR-7, MÅ fjernes fra 94/2.

Avkjøring til Fv. 353

Da avkjøring til Fv. 353 er planlagt utenfor vedtatt korridor for ny E6, krever vi at Detaljreguleringsplan (03.01.2012) ikke kan vedtas i Rana Kommunestyre før følgende er utført:

- Plankontor og Landbrukskontor må ta stilling til de ulemper dette medfører ihht oppsplitting av arealer og tap av dyrkbare arealer. Ihht Meld. St. 9 (2011-2012) ref. 9.9.4 Styrke jordvernet i arealplanleggingen og brev fra Det kongelige landbruks- og matdepartement, Det kongelige miljøverndepartement, ref 200600877, datert 19.11.2010. til Kommunene, Fylkeskommunene og Fylkesmennene.
- Rana Kommunestyre / MPR må behandle om korridor kan utvides med bakgrunn i vurderinger fra Plankontor og Landbrukskontor.
- Området må barmarksbefares mht flora.

Viltoverganger

Det må legges til rette for viltoverganger og viltgjerder.

Gjerding

Nødvendig flytting av gjerder skal erstattes fullt ut, dvs. at materiell og arbeid skal erstattes etter markedspris. Det skal i tillegg gis erstatning for fremtidig fornyelse. Midlertidige gjerder i anleggstiden skal utbygger sørge for. All skade på dyr som oppstår pga. anleggsarbeid skal erstattes av utbygger.

Permanente gjerder som blir satt opp etter ferdigstillelse må være av en slik kvalitet at de motstår snømengder vinterstid. Dvs gjerdestolper av metall som er fundamentert i grunnen. Maske størrelsen på netting må ta hensyn til at ikke små lam kan komme gjennom. Høyde må være minimum 1.5m.

Dette er spesielt viktig da beitedyr har faste beitemønstre som de følger år etter år, og som her blir direkte avskjært av ny E6. Gjerdingen mot ny E6 må være av spesielt god kvalitet for å hindre beitedyr i å komme ut på E6, **noe som kan føre til ulykker med dødelig utgang for både mennesker og dyr.**

Mvh

Jan Sollien-Røssvoll 94/2

Randi M. Sollien-Røssvoll 94/2

Rana Sau og Geit v/ leder Anne Kari Snefjellå

Rana Bonde- og Småbrukerlag v/ Einar Haueng Hansen

Nord Rana Bondelag v/ leder Leif Egil Amundsen

Jan. Sollien-Røssvoll
Saltfjellveien 455
8615 Skonseng

13.02.2012

Statens Vegvesen
Pb 1403
8002 Bodø

Kopi:
Rana Kommune
MPR-utvalg
Kommunestyre

Utsettelse i påvente av Polarsirkelen Lufthavn

- Blir ikke Rana Kommunes plan 5010: Detaljreguleringsplan E6 Fallheia – Sandheia, Anbefaling til Vegvesenet gjennomført, så må E6 Fallheia – Sandheia utsettes i påvente av en avklaring om Polarsirkelen Lufthavn skal bygges på Hauan.

Mvh

Jan Sollien-Røssvoll 94/2
Randi M. Sollien-Røssvoll 94/2
Oddrun Hansen 94/52-84

Randi M og Jan Sollien-Røssvoll
Saltfjellveien 455
8615 Skonseng

Dato 13.02.2012

Statens Vegvesen
Pb 1403
8002 Bodø

Kopi:
Rana Kommune, Planavd

Merknader til Detaljreguleringsplan for E6 Fallheia – Sandheia, Rana Kommune (03.01.2012)

Undertegnede støtter:

Anbefaling fra Rana kommune v. Plankontoret om at Statens Vegvesen må utrede og vurdere Rana Kommunes forslag til en justert trase for ny E6, der traseens plassering justeres opp mot Mo i Rana Lufthavn og lenger opp mot lia slik at ikke verdifulle landbruksareal beslaglegges, eller deles mer enn nødvendig av veien.

Videre ønskes det at Rana Kommune må følge lifoten som skissert helt til Teigen. Dette begrunnes med *Meld. St. 9 (2011-2012) Landbruks- og matpolitikken og 9.9.4 Styrke jordvernet i arealplanleggingen*

Undertegnede krever konsekvensutredning for Landbruket.

Mvh

Torbjørn Skarstad berørt grunneier i grustak
Rune Pedersen eier av tomt til Joker nærbutikk
Rita Losvik v/ Skjærvik's scooter og mc
Turid Langfjord-Clare 94/41
Irene Simskar 94/1
Ove Hansen 94/1
Ørjan Skogmo 94/22
Elna Skogmo 94/22
Randi M Sollien-Røssvoll 94/2
Jan Sollien-Røssvoll 94/2
Hans A Heggli, Leietaker/ Næringsutøver
Agnes Olsen 94/3
Reidar Olsen 94/3
Oddrun Hansen 94/52 og 84
Rana Sau og Geit v/ leder Anne Kari Sneffjellå
Nord Rana Bondelag v/ leder Leif Egil Amundsen

Reidar Olsen
Saltfjellveien 471
8615 SKONSENG

13.02.2012

Til Statens vegvesen
Postboks 1403
8002 BODØ

Merknader til forslag til detaljreguleringsplan for E6 Parsell Fallheia- Sandheia, Rana Kommune

Ved Heien på Røssvoll (gbr 94/3) foreslås det direkte avkjørsel til Røssvoll.

Denne avkjørselen tar store deler av dyrka mark, samt at det ikke er planlagt avkjøring til resterende dyrka mark.

Dette forslaget kreves trukket tilbake

Kopi til Rana Kommune

2010014286-87



Til Statens vegvesen
Postboks 1403
8002 BODØ

Merknad til forslag til detaljreguleringsplan for E6 Helgeland, parsell Fallhei – Sandheia, Rana Kommune

Som grunneier i området (gbr 94/3 og 94/30) har jeg følgende merknader til planforslaget og utredningene som ligger ute til offentlig ettersyn frem til 14.2.2012:

- Konsekvensene for landbruket er ikke tilstrekkelig belyst. Flere av brukene får uheldig oppdeling av eiendommene og teigene, uten at de driftsmessige konsekvensene av dette er synliggjort i planmaterialet. Noe restareal blir liggende så vanskelig tilgjengelig at det ikke vil være mulig å drive jorden. Vegen er hovedsakelig lagt over dyrket og dyrkbar jord. Selv om ikke alt er oppdyrket i dag, så anses dyrket og dyrkbart land som like verdifullt i forhold til jordvernet.
- Det er lagt inn altfor få dyrekulverter for å binde sammen gårdene og beiteområdene.
- Det er ikke lagt inn kulverter som er store nok for landbruksmaskiner eller skogsmaskiner.
- Den ene brua som er vist vil ikke være egnet til å drive dyr over, og heller ikke egnet for skogsmaskiner.
- Det er ikke tatt hensyn til dyretråkk/elgråkk.
- Rasteplass og massedeponi er lagt på verdifull landbruksjord og innmarksbeite.

Som grunneier forventer jeg følgende av vegvesenet før en eventuell reguleringsplan fremmes for sluttbehandling i kommunen:

- Konsekvensene for landbrukseiendommene utredes skikkelig, bruk for bruk langs vegtraseen.
- Traseen justeres slik at inngrepene på dyrket og dyrkbar mark og beiteland blir minst mulig, og at driftsenhetene ikke deles opp slik at det skaper problemer for driften.
- Det må legges inn tilstrekkelig dyrekulverter som forbinder beiteområdene på nedsiden og oversiden av vegen.
- Planlagt bru over E6 må legges om slik at mindre jordbruksareal går tapt, og slik at den er egnet for landbruksmaskiner.
- Rasteplassen må flyttes bort fra produktiv landbruksjord.
- Det må tenkes gjennom hvordan elgråkkene i området skal ivaretas slik at man unngår elgpåkjørsler på ny E6.

Med hilsen

A handwritten signature in blue ink that reads "Reidar Olsen".

Reidar Olsen

Kopi til Rana Kommune, Nordland Fylkeskommune og Fylkesmannen i Nordland

TURID LANGFJORD - CLATTE
RØVASSDALSVN 7, 8615 SKONSENG
turcla@online.no TLF: 41420960

2010014286-90

PLANLEGGING
STATENS VEIVESEN
POST BOKS 1403
8002 BODØ



29.01.12

Reguleringsplan Fallheia-Sandheia, Ny E6



Som grunneier av eiendommen Skogly, gårds-og bruksnr 94/41, skriver jeg dette i et håp om at mine bekymringer angående denne veistrekningen og konsekvensene det vil få for min eiendom blir notert. Til tross for flere møter, sist i veivesenet lokaler på Mo, hvor jeg sammen med Randi Røssvoll og Ørjan Skogmo var invitert inn for å 'lufte' våre meninger, ser jeg av det siste utkastet at ikke en eneste av mine behov/bekymringer er tatt hensyn til. Dette til tross for at de var mange, og min eiendom er en av de som blir mest berørt av akkurat denne veistrekningen. Jeg stiller dermed spørsmål ved selve saksbehandlingen.

Min eiendom hvor mine barn er 4. generasjon på en ættegård, en gård som ble bygd opp fra en skogsteig av mine besteforeldre, og som har måttet godta at den første E6 pluss Røvassdalsvn har gått fra kjerrespor til brede asfalterte veier, noe som har tidligere tatt kraftige jafs av dyrket mark, nå forventes å skulle akseptere enda et angrep, som vil føre til at eiendommen blir sittende som en øy i midten av 3 veier, gammel E6, ny E6, og Røvassdalsveien. Dette kan komme til å legge fremtiden til gården i grus.

Apropos grus, ingen innlagte kulverter for meg sånn at jeg kan kjøre opp til mitt eget grustak, som skal ifølge avtale med landbrukskontoret legges tilbake til dyrket jord, ingen plan over hvor våtområdet mitt ender opp, her dreier det seg om grunnvann som følger nivået i elva som grenser til eiendommen og ingen alternativ til avkjøringer eller omruting av Røvassdalsveien for å gi meg ihvert fall en side uten hovedvei. Bare store deler av produktiv dyrket mark lagt under asfalt til absolutt ingen hensikt.

Denne planen tar utgangspunkt i en flyplass som alle utenom planleggerne(?) vet ikke vil bli bygd på Røssvoll, og som isteden for å konsentrere seg om flaskehalsen over Røssvollbrua tar for seg bygging av en ny vei, som et alternativ til en av Norges få rette veistrekninger. Utrolig men sant.

Jeg flyttet tilbake til Norge i 2009 etter 25 år i Storbritannia sammen med mine barn for å ta over familiegården etter min onkel som var barnløs. Jeg har lang erfaring innenfor hestehold og gress produksjon, bl. a som stallmester for en gren av det britiske militæret. Min datter konkurrerer innenfor sporten feltritt og er for tiden student ved en landbrukshøyskole i Storbritannia hvor hun håper å fullføre sin Bachelorgrad i 'Equine Sciences' i 2014 med tanke på en fremtid her. I tillegg til min vanlige jobb har vi bygd om fjøset til stall for 8 hester, pusset opp våningshus og kårbolig, og vil begynne renovering av eldre driftsbygning til sommeren med tanke på å skape flere stallplasser. Utendørs ridebane er under bygging.

Vi har pr i dag 8 oppstallører med 2 på venteliste. Vi skal også importere Dartmoor Hill ponnier direkte fra Britisk høyland i 2012 i samarbeid med min svoger som driver avl, de første 4 ankommer til våren, i tillegg skal vi påbegynne avl av konkurransehest.

I tillegg har vi planer om å bygge en feltritts bane på eiendommen. Dette var en av grunnene til at vi kjøpte gården da den er perfekt til feltritt med naturlig vann, skog, åpne strekninger for publikum, bratte skrenter og dype grøfter. Den er og stor nok til en 2500-3000 m løype som kreves for kvalifisering til f.eks. NM. Gården har eget tømmer til hogst for bygging av hinder. Dette er et tilbud som ikke finnes nord for Oslo i dag. Vi forsket nøye på dette før vi kom, og konkurrerte i Sør Norge i 2010 for å få 'feeling' med miljøet her til lands. Rana har et fantastisk hestemiljø med erfarne ryttere og hester. Kulturelt er norsk ungdom konkurranse orienterte og tøffe. Det er ingen grunn til at Norge i fremtiden ikke produserer ryttere i verdensklasse innenfor feltritt, men først må vi skape et tilbud og det skal begynne her på Skogly med en kvalifiseringsløype til NM. Skal ikke kjede dere videre med dette, men håper at det gir et innblikk i hvor viktig denne eiendommen er for oss.

Vi er i utgangspunktet ikke ute etter å stoppe veiutbyggingen selv om vi har den oppfatningen av saken som jeg allerede har adressert. Vi har stor forståelse for de i bygda som er lei av å ha E6 på dørstokken uten gang og sykkelsti. Vi har og forståelse for de krefter innenfor planlegging som har 'skapertrang' og vil gjøre jobben sin.

MEN som et absolutt minimum krever jeg enten en dialog med planleggerne over vår fremtid og hvor våre behov blir adressert. Praktiske problemer må diskuteres med tanke på om en kjøpsavtale av de jord områder som veiutbyggingen vil rekvirere er å foretrekke fremfor ekspropriasjon.

Eller så Jeg krever utsettelse av prosjektet til det er tatt en avgjørelse over hvor en eventuell ny flyplass skal ligge, dette er et prosjekt som har ligget på tegnebordet i mange, mange år og da kan det vente i et år til. Spesielt iom at ødeleggelsen av min eiendom kanskje er unødvendig.

Alternativt at Rana Kommunes originale vedtak/reguleringsplan som ikke vil berøre min eiendom blir fulgt hvis reguleringen ikke kan utsettes.

Jeg krever at den siste planen som ikke tar hensyn til min eksistens henlegges da den er uakseptabel av årsaker detaljert i dette brevet. Bl.a. bør dere se på arealkompensasjon. Finnes det f.eks. jord som grenser til min eiendom som kan gis meg i 'bytte'? Her med tanke på det nedlagte gårdsbruket 'Nystadnes' som ligger mellom min eiendom og Røssvoll Kirke og som er utleid. Kan Røvassdalsveien omrutes? Adgang til grustak direkte fra eiendommen via kulvert? Våtområdet? Hva med sikkerheten for hest og rytter? Skilting, gjerder? Selv om dette er ting som vil bli adressert i fremtiden er ikke det godt nok for meg da dette prosjektet har en klagefrist. Jeg må derfor ha en forhåndsgaranti på at dette blir gjort på en måte som er akseptabel for meg. Uten det har jeg ikke annet valg enn å slåss for min eiendom.

Jeg har i dag dobbel nytte av mitt areal da det produseres rundball til salg, og beites av mine oppstallører. Ved anlegning av en feltritts løype, noe som ikke vil ha negativ innvirkning på hverken gress produksjon eller beiting, er det snakk om 3 dobbel utnyttning av arealet. I dagens samfunn hvor 8-10 gårder legges ned hver dag er dette en utrolig effektiv måte å skaffe inntekt på.

Med hensyn til i hvor stor grad vi blir berørt av dette synes jeg det er arrogant å ikke engang journalføre mine tidligere bekymringer selv om de var muntlige og er dypt skuffet over dette. Jeg er

og bekymret over en saksbehandling som valser over kulturelle, menneskelige og samfunnsnyttige hensyn.

Håper på snarlig adressering og positiv dialog med planleggingskontoret.

Mvh Turid Langfjord

Turid Langfjord

Kopi til : RANA KOMMUNE
PLANLEGGING OG
LANDBRUKSKONTOR

Skogmo Økogård
Ørjan Skogmo
Røvassdalveien 38
8615 Skonseng

Telefon privat: 751 48 186
Mobil: 913 42 889
E-post: orjan.skogmo@gmail.com
Orgnr: 969 419 793 *Gr.nr* 94 *Br.nr* 21

Statens vegvesen Region Nord

Postboks1403

N-8002 Bodø

firmapost-nord@vegvesen.no

Kopi: Rana kommune, Planavdelingen.

postmottak@rana.kommune.no

Skogmo, 13. februar 2012

Merknader og innspill fra Skogmo Økogård 94/21 til dokumentet Detaljreguleringsplan E6 Fallheia – Sandheia des. 2011

Generelt om prosessen

Det var med stor undring at vi på orienteringsmøte 14.04.10 registrerte at Rana kommune hadde stanset planlegging av gang- og sykkelveg over Røssvoll, og bedt Vegvesenet planlegge en ny E6 i Røssvoll-lien.

Etter vår oppfatning er dette et alternativ som i sin tid ble valgt med bakgrunn i at ny E6 også skulle være en tidsmessig adkomstvei til Mo i Rana Lufthavn Røssvoll. Når det nå er svært sannsynlig at ny flyplass blir etablert på Hauan i Rana, så er E6 i Røssvoll-lien et veialternativ som helt er gått ut på dato.

Dette alternativet er lengre enn dagens E-6 over Røssvoll, beslaglegger minst 150 mål med landbruksareal og har en ekstra stigning fra 50 til 90 meter over havet før veien går med til 50 meter. Det er også sterkt beklagelig at tidligere E 6 forutsettes tilbakeført til kommunal- eller fylkesvei med betydelig trafikk uten at det planlegges en eneste meter med gang og sykkelvei.

Vi ser at samarbeidet mellom Statens Vegvesen og Avinor neppe er optimalt i denne planleggingsprosessen, så vi håper at Rana kommune kan få Statens Vegvesen og Avinor til å samarbeide bedre slik at forslaget til trase forbi flyplassen fra Rana kommunes Plankontor lar seg realisere.

Hvis dette ikke lar seg gjøre, så må denne del av vegprosjektet utsettes til flyplassen er flyttet til Hauan. For dersom denne planlagte og ulogiske forlenging av E-6 og FV 353 opp i Røssvoll-lien blir gjennomført, så vil gravemaskinene være i gang med legge mer enn 150 mål landbruksareal under asfalt og fyllinger i Røssvoll-lien, samtidig som det startes med å bygge en flyplass på Hauan.

Men vi innser at Rana kommune har fattet et lovlig vedtak, så vi vil rette oss etter de nye vegplanene hvis de likevel skulle bli gjennomført. Vi håper videre på en aktiv og konstruktiv dialog med Statens Vegvesen og Rana kommune for å finne de beste løsningene for samfunnet og at vi som grunneiere får full kompensasjon for det ulemper dette veiprojektet påfører oss.

Kort om Skogmo Økogård

Gården er et bureisingsbruk som far min ryddet i 1934. Bruket har alltid vært et deltidsbruk, far min drev med lastebiler. Jeg og min kone Elna bygde nytt våningshus og overtok gårdsdriften fra min mor i 1974. Vi har dyrket opp mer land og bygde nytt saufjøs i 1983 og har siden da hatt mellom 50 og 70 vinterforede sau. Vi la om til økologisk drift i 2007 og har nå selv 55 mål innmark, i tillegg leier vi 74 mål hos Turid Langfjord Clare, eier av 94/41.

En av våre tre sønner har bestemt seg for å overta driften av Skogmo Økogård, men på grunn av den usikkerhet med hensyn til vårbeite som planlegging av ny E-6 har skapt, så er saueholdet midlertidig avvirket, og overtakelsen utsatt. Men vi driver fortsatt med økologisk grasproduksjon på eget og leid areal. Oppstart av sauehold starter så snart gården kan disponere nok vårbeite i et langsiktig perspektiv. Det er to bolighus på gården, kårhuset ble bygd i 1972 og er fortiden under oppussing.

Vegtrasé ved Mo i Rana Lufthavn Røssvoll

Avinor planlegger utvidelse av sikkerhetssonene på Røssvoll flyplass, og det er utarbeidet en reguleringsplan som viser en mulig omlegging av FV 353. Siden det som tidligere nevnt er svært sannsynlig at ny lufthavn vil bli etablert på Hauan i Rana, så kan man forvente at bare en del av disse utvidelsesarbeidene blir utført.

Rana kommune har lagt fram en alternativ trasé for ny E6 forbi Røssvoll Lufthavn som gir en bedre veiføring både horisontalt og vertikalt, mer hensiktsmessig avkjøring til FV 353 og Røssvoll Lufthavn, og man beslaglegger langt mindre landbruksareal. Vi ber derfor om at partene Statens Vegvesen, Avinor og Rana kommune må vise vilje og evne til å søke de beste løsningene for samfunnet som også vil være det beste for grunneierne.

Grøfter og stikkrenner for Håmannalsbekken

Håmannalsbekken følger i dag lifoten og nord for åkrene på Skogmo, følger så gårdsveien og krysser FV 353 der gårdsveien kommer inn på FV 353. Denne bekken er en typisk flombekk som kan øke vannføringen til mer enn det ti dobbelte ved kraftig regn, og spesielt ved vinterregn. Stikkrenna under FV 353 er i dag kraftig underdimensjonert slik at vannmassene må lagres på åkrene og vi har årlig oversvømmelse på gårdsveien.

Vannføringen i Håmannalsbekken er styrt av avrenning og snøsmelting fra omliggende terreng, men mest fra et sett av flere grunnvannskjelder som kan være vanskelig å få øye på. Vi ser derfor at det er en stor utfordring for oss som grunneiere å få Statens Vegvesen til å ta tilstrekkelig hensyn til at vannføringen kan øke svært mye ved langvarig regn og snøsmelting.

Ny planlagt E 6 og ny avkjøring fra E 6 til Røssvoll danner en ny fysisk barriere både for Håmannalsbekken og fra terrenget omkring. Det må derfor sørges for at overflatevann og smeltevann som i dag får utløp gjennom grøfter og stikkrenner blir ledet bort av nye grøfter og stikkrenner.

Vedlagt følger vedlegg 1, utsnitt fra tegning R 05, Grøfter og stikkrenner Håmannalsbekken, hvor vi har tegnet inn mulige stikkrenner og grøfter.

Vi vil videre be om at Statens Vegvesen sørger for en helhetlig planlegging og gjennomføring av grøftesystemet fra Håmannaldalen og omliggende terreng, slik at man sikrer et jevnt og godt fall helt til utløp i Ranelva. Vi vil be om at Statens Vegvesen sørger å ha den hele og fulle eiendomsrett for dette grøftesystemet helt ut til Ranelva slik at Vegvesenet kan sørge nødvendig vedlikehold.

Ny gårdsvei til Skogmo.

Forslag til ny gårdsvei til Skogmo er vis på Vedlegg 2 utsnitt av tegning R 05. Veiføring over eiendom 94/25 må drøftes med eier Bente Valjord, men vi forutsetter at veien blir lagt lengst mulig unna bolighuset til Bente Valjord.

På vår eiendom har vi vist ønsket veiføring på utsnitt av tegning R05 vedlegg 2. Siden vi på Skogmo Økogård ofte har besøk av større kjøretøy, må denne veien forsterkes helt fra FV 353 så den har god framkommelighet for både semitrailere og alle typer dyrebiler og tømmerbiler.

Tilgang til beitearealene og viltkryssing

Tilgang til god vårbeite i nær tilknytning gården, er helt avgjørende for gårdens lønnsomhet. Som vi tidligere har tatt opp må vi enten ha en overgang eller en kulvert for å komme til beiteområdene våre på Storheia. Vi må også ha samme tilgang til friluftsområdene nord for Skogmo som vi tidligere har hatt.

En overgang kan plasseres på Storheia der det passer best med skjæringshøyden, og en kulvert kan plasseres i vestre dalskråning i Håmannsdalen, og det må også være overgang eller kulvert under ny FV 353. Disse vegkryssingene må utformes for driving av alle typer beitedyr, persontrafikk, viltkryssing, snøskuter, ATV og mindre landbrukstraktor. For vårt formål er det ikke nødvendig med kryssing av skogsmaskiner og større landbrukstraktorer.

Spesielt vinterstid er det mye elg og rådyr i dette området, og ny E 6 og avkjøring til FV 353 krysser en naturlig trekkroute. For å unngå viltpåkjørslser regner vi med at viltgjerder blir satt opp slik at vilt ledes til overganger eller kulverter.

Videre må vi ha tilgang til området som blir mellom ny E 6 og tidligere FV 353. Dette er et myrområde hvor gårdene 94/1 eller 94/2 har rett til å ta ut torv. Vi ser det som en sikkerhetsrisiko å krysse ny E-6 her, så det er både mer praktisk og bedre sikkerhetsmessig at man får tilgang til dette området fra nåværende FV 353. Videre ser vi det som en forutsetning at området fylles tilstrekkelig opp og planeres, og at grunnvannskildene i bakkefoten dreneres ut på en forsvarlig måte.

Ny E6 vil beslaglegge en betydelig del av vårt vårbeiteområde, og inngjerdingen blir også mer komplisert. Vi regner med at disse ulempene blir fullt ut kompensert.

Kryssing av Håmannsdalen

De forelagte planene medfører at det blir to veifyllinger. Begge fyllingene demmer ned nåværende grunnvannskilder, og man må regne med at disse må finne nye utløp når fyllingene kommer.

Vi ber om at Statens Vegvesen tar hensyn til dette under planlegging og utførelse av stikkrenner og oppfylling.

Grusressurser på Storheia.

Vi har bare gjort enkle kartlegginger av grusressursene på Storheia, men nok til å anta at det er grus av samme type og stuffhøyde som på andre siden av FV 353.

Rana kommune ba på åttitallet om å få åpne et grustak her, men vi av slo dette da det allerede var flere grustak i området, og prisene var forholdsvis lave.

Vi regner med at dette med at grusressursene ikke lengre kan utnyttes, blir tatt hensyn ved oppgjør for veggrunn.

Vassanlegg

Skogmo har tinglyst vassrett fra kilde i Budalen, ca 350 meter øst for Skogmo. Kilden ligger på grunnen til Randi og Jan Sollien Røssvoll. Skogmo og Bente Valjord har Budalen som eneste vannkilde, mens Randi og Jan Sollien Røssvoll også er knyttet til Røssvoll Vasslag.

Budalen er en svært sikker vannkilde med stabil og god vassføring gjennom hele vinteren og også når det er ekstreme tørkesomre. Risikoen er stor for at kilden i Budalen kan bli sterkt skadet av et veianlegg ovenfor kilden.

Vi ber om at vi blir knyttet til Røssvoll Vasslag før veiarbeidene ved vannkilden starter. Det mest praktiske er at ny vannledning graves samtidig med at ny gårdsvei til Skogmo blir anlagt. Vi regner med at det må legges ny ledning helt fra hovedledningen til Røssvoll Vasslag siden ny ledning skal dekke forbruk fra 2 bolighus og et gårdsbruk. Vi regner med at alle kostnadene med fortsatt å ha et stabilt vassanlegg blir dekket, også den årlige vassavgift.

Videre samarbeid med Statens Vegvesen og Rana kommune

Vi regner med at det etter høringsfristen kan bli endrede veiføringer, flytting av avkjøringer og andre endringer.

Vi føler oss videre usikker på at støyforholdene på Skogmo blir så lave som beskrevet i plandokumentene.

Vi ønsker derfor fortsatt å ha en aktiv dialog med Statens Vegvesen og Rana kommune.

Med hilsen

Elna Skogmo

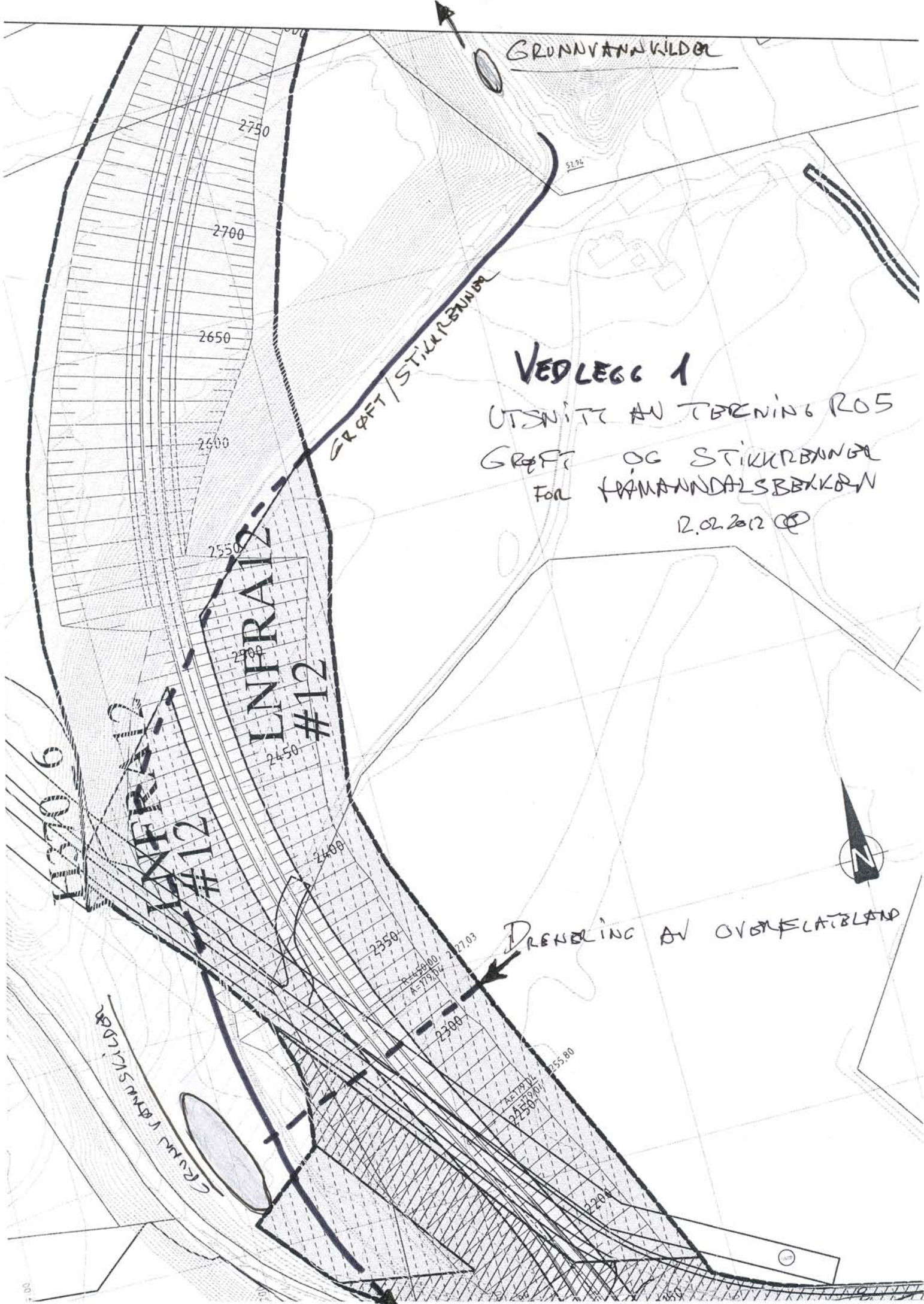
Ørjan Skogmo

Vedlegg:

Vedlegg 1 Utsnitt av tegning R05. Grøfter og stikkrenner for Håmannalsbekken

Vedlegg 2 Utsnitt av tegning R05. Ny gårdsvei til Skogmo

Vedlegg 3 Utsnitt av tegning R06. Kryssing E-6 og FV 353 på Storheia



GRØNNVANNKILDE

VEDLEGG 1

UTSNITT AV TØRNING ROS
GRØFT OG STIKKEDRØNN
FOR FRAMANDALSBEKKEN
12.02.2012

DRENERING AV OVERFLATBLAND

LNRA12-#12

H3906

GRØNNVANNKILDE



VEDLEGG 2
UTSNITT AV TEGNING R05
NY GÅRDSVEI TIL SKOGMO




SOSI

Arealformål (PBL §12-5)

2. Samferdselsanlegg og tekn. infrastruktur



-  Veg
-  Rasteplass

5. Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift













-  LNFR-areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdsallmenningstier i samsvar med bestemt på gårdsens ressursgrunnlag

Soner (PBL §12-6)

Områdebestemmelser

-  Anlegg- og regneråde
- a.3) Faresoner
 -  Høy-spennings (inkl. høy-spenningskabler)

JURIDISKE TEKSTER, LINJE- OG PUNTSYMBOLER (JÆ BESTEMMELSER)

-  Planens begrensning
-  Formidlingsgrense
-  Grense for fartsmåte
-  Tunnell
-  Iltu
-  Grense for bestemmelse
-  Reguleringsavskjerming
-  Deleleggelse som frem
-  Reguleringsavskjerming
-  Avkjørsel (1242)
-  Stigning av avkjørsel
- BASISKART**
-  Eierskapsgrense

M = 1:2



Revisjon	Dato	Saksnr.

E6 Fallheia - Sandheia
 Forslag til reguleringsplan

Måsstokk:	1
Kartblad:	
Forslagstiller:	
Dato:	

Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven	Dato	Saksnr.
Kunngjøring av oppstart av planarbeidet		
Vedtak om utleggelse til offentlig ettersyn		
Offentlig utleggelse		
Vedtakkommunestyret		

Rana Bonde-og Småbruker
v/Einar Haueng Hansen
Ørtfjellveien 32,
8630 Storforshei

Storforshei den 12.02.2012

Statens vegvesen,
Postboks 1403,
8002 Bodø

Innspill til Detaljreguleringsplan E-6 Fallheia- Sandheia.

Rana Bonde- og Småbrukerlag har tidligere gitt innspill til denne plan, og vårt syn har ikke endret seg. Etter å ha gjennomgått det siste planforslaget, er vi enda mer kritisk. For oss er begge alternativene uakseptabelt. Forslaget vil medføre at det bygges ned ca. 200 daa. jordbruks areal, i en av de fineste landbruks områdene i indre Rana. Det har vi ikke råd til, her snakker vi om unge folk som har basert seg på å utvikle denne næring, derfor kan en ikke ta fra dem det som er hovednerven i deres produksjon. Nemlig jordbruksarealene, som de så sår har behov for. Det er heller ikke laget en konsekvensutredning, som viser hva det vil bety for landbruks næringen å bli utsatt for slike inngrep i dette området.

Konklusjon blir som følger.

RBS opprettholder sitt tidligere forslag.

1. E-6 fortsetter etter den nåværende trase fra Fallheia og fram til Elvebakk herfra bygges bru over Langvassåga/ Ranelva til Røssvollneset. Det er god plass for å legge brua til høyre for bebyggelsen da sparer en den. Her knyttes den da til eksisterende E-6.
2. Derfra følger den E-6 over Røssvoll, hvor den rustes opp.Og det bygges gang og sykkelvei på venstre side fram til Saga.
3. Da har en spart en masse høyverdig jordbruksareal, og vi får en E-6 som er på høyde med Den øvrige.

Vennlig hilsen

For Rana Bonde- og Småbrukerlag

Einar Haueng Hansen

Rana Kristelig Folkeparti
v/ Astrid Danielsen

Mo i Rana den 13.02.2012

Statens vegvesen,
Postboks 1403,
8002 Bodø

Innspill til E- 6 Parsell Fallheia – Sandheia

Etter en grundig gjennomgang av Detaljreguleringsplanen har vi kommet fram til, at denne ikke kan godtas på det nåværende tidspunkt. Begge alternativene vil rasere de jordbrukseiendommene som blir berørt.

Derfor vil vi fremme følgende forslag.

Parsellen Fallheia – Sandheia utsettes, i påvente om hva som skjer med den nye flyplassen på Hauan. For hvis den blir realisert, da faller de planlagte sikkerhetssonene bort i den foreslåtte plan.

Vennlig hilsen

For
Rana Kristelig Folkeparti

Astrid Danielsen



Mo i Rana, 4. juli 2011

Statens vegvesen
Region nord
Postboks 1403
8002 Bodø

**Detaljreguleringsplan E6 Fallheia – Sandheia,
varsel om planoppstart (Pbl§ 12-8) – Utvidelse av planområdet**

I 2008 gjennomførte Rana Næringsforening en medlemsundersøkelse vedrørende bedriftenes syn på en del prinsipielle forhold vedrørende finansieringa av utbedring av E6 gjennom Helgeland. Det foreslåtte pilotprosjektet fikk støtte av 59% av bedriftene. På bakgrunn av resultatet har Rana Næringsforening gått kraftig ut og støttet ei utbygging av E6 Helgeland med bompenger.

Rana Næringsforening har i dag ca 430 medlemsbedrifter.

For Rana Næringsforenings medlemmer vil det være av vesentlig betydning at en utbedring/opprusting av E6 skal starte så snart som mulig, jfr tidligere uttalelser herfra.

En planoppstart for utvidelse av planområdet på nåværende tidspunkt, vil derved etter vårt syn bidra til å forsinke prosessen ytterligere, i verste fall vesentlig.

Hertil kommer at man herfra er kjent med at alternativ 1 med tunnel er et alternativ som beboerne i området ønsker.

Av hensyn til dette, vil Rana Næringsforening tilrå at allerede planlagt veistrekning vedtas, dvs slik at Rana kommune vedtar at planområdet ikke utvides.

Med vennlig hilsen

Rana Næringsforening
v/ daglig leder
Anita Sollie

Kopi: Rana kommune



Mo i Rana, 4. juli 2011

Statens vegvesen
Region nord
Postboks 1403
8002 Bodø

**Detaljreguleringsplan E6 Fallheia – Sandheia,
varsel om planoppstart (Pbl§ 12-8) – Utvidelse av planområdet**

Rana Næringsforening har i dag ca 430 medlemsbedrifter. I medlemsmassen har vi en del landbruksmedlemmer. Vi har ei egen bransjegruppe landbruk med egen handlingsplan som vi jobber etter.

Det er fra myndighetenes side et uttalt mål at nedbygging av matjord skal halveres. Slik veitraseen i dag er foreslått, vil ytterligere areal til matproduksjon forsvinne, særlig de siste vel tre hundre meter av planlagt trase. Dette er ikke i samsvar med de ovennevnte uttalte mål.

Bransjegruppe landbruk støtter alternativ 1 i forslaget, men ønsker at siste del av traseen mot nord skal fortsette langs etter lifoten, slik at landbruksarealer blir spart.

Med vennlig hilsen

Bransjegruppe landbruk i Rana Næringsforening
v/ Anita Sollie

Kopi: Rana kommune

Johnsen Børge

Fra: Hilde-Mari Bakken <h.m.bakk@online.no>
Sendt: 9. februar 2012 20:51
Til: Firmapost-nord
Emne: Uttalelse E 6 Fallheia-Sandheia

Nedenfor finner dere uttalelse fra Rana Senterparti på E 6 Fallheia-Sandheia.

Rana Senterparti
v/Hilde-Mari Bakken
Hjartåsveien 10
8630 Storforshei

Rana Kommune
Teknisk etat v/ Plankontoret

Kopi til:
Statens Vegvesen
Pb 1403
8002 Bodø

E 6 trase Fallheia-Sandhei

Det ble under styremøte i Rana Senterparti 6/2 2012 vedtatt følgende:

Rana Senterparti støtter alternativ 1, som innebærer tunnel gjennom Reinforsheia.

Rana Senterparti krever at Statens Vegvesen justerer trase for ny E6 nærmere opp mot Mo i Rana Lufthavn og lenger opp mot lia slik at ikke verdifullt landbruksareal beslaglegges, eller deles mer en nødvendig av vegen.

Dette begrunnes med Meld. St. 9 (2011-2012) Landbruks- og matpolitikken, og 9.9.4 Styrke jordvernet i arealplanleggingen, og det stilles også spørsmål ved om disse er fulgt i planprosessen.

Med vennlig hilsen
Hilde-Mari Bakken
Leder Rana Senterparti

Rana skogeierlag v/Leiv Bustnes,
Bustnes 24,
8616 Mo i Rana

Bustnes den 12. februar 2012

Statens vegvesen,
Postboks 1403,
8002 Bodø
Att: Børge Johnsen

**UTTALELSE FRA RANA SKOGEIERLAG
TIL
DETALJREGULERINGSPLAN E6 FALLHEIA – SANDHEIA, RANA KOMMUNE.**

Viser til brev fra Statens vegvesen, ref 2010/014286-074 datert 22.12.2011 vedrørende forslag til detaljreguleringsplan for E6, parsell Fallheia-Sandheia i Rana kommune. Planforslaget er utlagt til offentlig ettersyn med uttalefrist 14.02.2012.

Rana skogeierlag behandlet planforslaget i styremøte den 12. januar 2012 og ønsker å avgi følgende uttalelse:

- Rana skogeierlag ser fram til at utbedring av E6 kommer i gang for fullt. Dette vil også gagne skogbruket på Helgeland i form av mer effektiv transport av virket. Skogeierlaget håper på fortgang i dette arbeidet.
- Et iøynefallendetrekk med planen er den massive oppdeling av eiendommer som oppstår som følge av den nye vegtraseen i omtrent hele parsellens lengde. Dette medfører betydelige arronderingsmessige ulemper for eierne. For å unngå de verste ulempene vil det etter skogeierlagets mening kreves omfattende grense-/eiendomsjustering langs hele vegtraseen. Et jordskifte er sterkt å anbefale her for å få til gode løsninger, - og dette kan vegvesenet kreve.
- Vegen vil funksjonere som en barriere mellom inn- og utmark. Det er derfor viktig at det etableres nok mange krysningspunkter, eks. underganger, slik at brukene kan nytte eiendommene sine uhindret av trafikken på E6. Dette gjelder ifbm. skogsdrift, beiting i utmark og jordbruk bare for å nevne noen forhold. Der er helt sikkert flere forhold som krever grei adkomst på tvers av E6, og dette må avklares med berørte parter.
- Når det gjelder hvilket av de to alternativ som skal velges mener styret at begge alternativ har sine sterke og svake sider. Alternativ 1 har en noe bedre miljøløsning for beboerne på Reinforsheia ettersom deler av vegen går i tunell, men når det gjelder bruk av dyrka mark og oppstyking av denne, så er alternativ 2 betydelig bedre. Styret mener alternativ 2 er best i tråd med gjeldende jordbrukspolitikk når det gjelder omdisponering av jordbruksjord. Vegvesenet er storforbruker av dyrka jord så det er etter vår mening viktig å nytte de anledninger man har til å unngå omdisponering. Dessuten er alternativ 2 klart billigere.
- Styret i skogeierlaget vil også reise spørsmålet om dette er en fornuftig tracè når man tenker på framtidig kommunikasjonssystem i Rana. Ved å legg ny E6 opp mot den nye flyplassen som sannsynligvis kommer og bygge ny vei øst for Ranelva fram mot Storforshei, så vil man få en meget hensiktsmessig/robust kommunikasjonsløsning samtidig som man unngår alle de nærføringsløsningene man har langs dagens E6 helt fra Selfors til Storforsheia. Spørsmålet er etter vår mening, som sagt, betimelig å reise.

Med vennlig hilsen

Leiv Bustnes
Leder Rana skogeierlag

SKONSENG OG RØSSVOLL BØGDALAG
Saltfjellveien 488
8615 SKONSENG

30.januar 2012

Statens Vegvesen
Postboks 1403
8002 BODØ

Merknader og innspill til Detaljreguleringsplan for E6 Fallheia - Sandheia

Skonseng og Røssvoll Bøgdalag (SORB) vil gi Statens Vegvesen ros for fremlagt detaljreguleringsplan for ny E6 Fallheia - Sandheia, og for en ryddig planprosess. Her er det mye bra. Vi ser frem til ny E6 med stor glede! Trafikksikkerheten i fremtiden blir på et helt annet nivå i vår bygd, enn slik forholdene er i dag.

SORB ser også at noen blir berørt mer enn andre, og at det er viktig at løsningene justeres og tilpasses i så stor grad som mulig, slik at ulempene blir minst mulig for alle som driver næring i området. Fremlagt detaljreguleringsplan inneholder også fordeler for de næringsdrivende.

Ang. E6 Fallheia-Langvassåga, Alternativ 1 og 2:

SORB vil sterkt anmode om at alternativ 2 med fremtidig E6 gjennom Reinforshei og Røssvollneset skrinlegges. Dette er et alternativ som medfører så mange ulemper at vi ser på dette som et IKKE-alternativ. SORB går sterkt imot at E6 Fallheia - Sandheia i fremtiden skal gå gjennom Reinforshei og Røssvollnes. **Alternativ 1 med E6 utenom Reinforsheia og med tunnel, er derimot et meget godt alternativ, og et alternativ som løser alle ulempene som alternativ 2 medfører.** SORB har tidligere i planprosessen avholdt folkemøte og underskriftsaksjon og det er unison enighet om at alternativ 2 med fremtidig E6 gjennom Reinforshei og Røssvollneset må skrinlegges.

SORB går inn for alternativ 1 med tunnel fordi dette har like mange fordeler som alternativ 2 har ulemper. Vi ønsker alternativ 1 pga alle fordelene, som bl.a.:

- Ny fremtidig E6 kommer utenom bebyggelsen
- Ny fremtidig E6 splitter ikke opp en del av bygda, som en E6 gjennom bebyggelsen på Reinforsheia vil gjøre
- Slipper å fjerne 7 bolighus i Røssvollneset. Det er uaktuelt å fjerne 7 bolighus!
- Dette alternativet løser sikkerheten for myke trafikanter fra Fallheia til Røssvoll og Skonseng.
- Beboerne på Reinforsheia vil slippe mye støy og forurensing
- Beboerne på Reinforsheia vil få et trafiksikkert nærmiljø, i motsetning til med en E6 gjennom området som vil medføre trafikkfarlige situasjoner og et svært utrygt miljø for barn og alle andre i området.
- Beboerne på Reinforshei, og andre, vil få fri og trygg tilgang til mye brukte rekreasjonsområder
- Dette alternativet løser i stor grad elgtrekk-problemet i området
- Dette alternativet er det beste for å unngå reinpåkjørslar og det alternativet som har minst ulemper for reindriften
- Dette alternativet er det beste for de som driver næringsvirksomhet langs Hauanveien. Vanskeliggjør ikke ferdsel for lastebiler.
- Dette alternativet medfører ikke ulemper for ev. boligbygging på område på Reinforshei som er regulert til boligformål
- Mer av skolekretsen blir trafiksikkerhetsmessig ivaretatt og nye områder kan tas i bruk av skolen

Skonseng og Røssvoll Bøgdalag sier derfor:

***NEI til fremtidig E6 gjennom Reinforsheia og Røssvollneset!
Bygg ny E6 i tunnel utenom bebyggelsen!***

Ang. E6 Langvassåga-Sandheia

Fordelene med fremlagt forslag er mange for befolkningen og landbruket ifht dagens løsning med E6 rett gjennom bebyggelsen og gårdene på Røssvoll:

- Det meste av dyrket mark blir i fremtiden på samme side av E6 slik at kryssing av og ferdsel langs E6 med husdyr og landbruksmaskiner vil gå betydelig ned, og dermed vil sikkerheten for alle øke, og ulempene for E6-trafikantene og de næringsdrivende minke.
- Forurensing fra E6, både i form av støy til omgivelsene og annen forurensing til dyrket mark, vil reduseres sterkt.
- Det er lagt opp til planfrie løsninger for kryssing av ny E6 for husdyr, landbruksmaskiner og for almenheten. Dette øker sikkerheten ytterligere.
- Antall avkjørsler reduseres med de fordeler det har for trafiksikkerheten på E6
- Trafiksikkerheten for myke trafikanter på Røssvoll blir meget bra

Forslaget medfører også noen ulemper:

- Det går med en del dyrket mark og utmark.
- Vanskeliggjør tilgangen til deler av utmarksareal i området
- E6 flyttes vekk fra nærbutikken på Røssvoll

SORB anmoder Statens Vegvesen om å besørge at ulempene reduseres i så stor grad som mulig, ved at:

- Mest mulig areal som berøres, etter ferdigstillingen, kan benyttes av landbruket
- At planfrie løsninger for kryssing av ny E6 tilpasses slik at de blir best mulig for landbruket
- At det tilrettelegges med tilknytning på begge sider av planfrie kryssinger slik at dette blir hensiktsmessig for alle som driver landbruk i området
- Det tilrettelegges slik at turistene kan få god informasjon om lokale attraksjoner i nærheten av nærbutikken, ved at det der tilrettelegges med informasjonstavler og parkering, og at det skiltes godt ved E6 ifht dette.

SORB ønsker videre at:

- alle vannforsyninger ivaretas slik at ingen får ulemper eller problemer med sine vannforsyninger i fremtiden
- vegkryss langs ny E6 blir lyssatt for å øke trafikksikkerheten.
- det utredes om det er hensiktsmessig med viltgjerder på enkelte området for ev. å øke trafikksikkerheten ytterligere.
- det ses på muligheten for enda bedre løsninger for landbruksinteressene i området ved flyplass og avkjøringen til Røvassdalen, slik at ulempene for de næringsdrivende i dette området blir minimalisert. SORB er kjent med at grunneiere og Rana Kommune trolig vil fremme et slikt forslag, og SORB er positiv til dette under forutsetning at det ikke er til hinder for fremdriften mot realiseringen av E6 Fallheia-Sandheia, og at det heller ikke går ut over boliger, næringsbygg eller annen bebyggelse.
- Rana Kommunes mulige innspill om annen veitrase fra Rufsvold Sag og Høvleri til Teigen, langs lifoten, ikke ses videre på, da dette vil gå utover bebyggelse og bolighus, det vil være svært negativt ifht økt viltproblematikk og det vil medføre enda mer landbrukstrafikk på E6 for å komme til de enkelte eiendommene.

SORB vil anmode både Statens Vegvesen og Rana Kommune om en hurtig prosess fremover slik at bygging av ny E6 Fallheia-Sandheia kommer igang så snart som mulig.

Hilsen for
Skonseng og Røssvoll Bøgdalag



Marianne Fineide
Leder SORB



Robert Jamtli
Nestleder SORB



Stig Are Eriksen
Leder SORBs trafikksikkerhetsutvalg