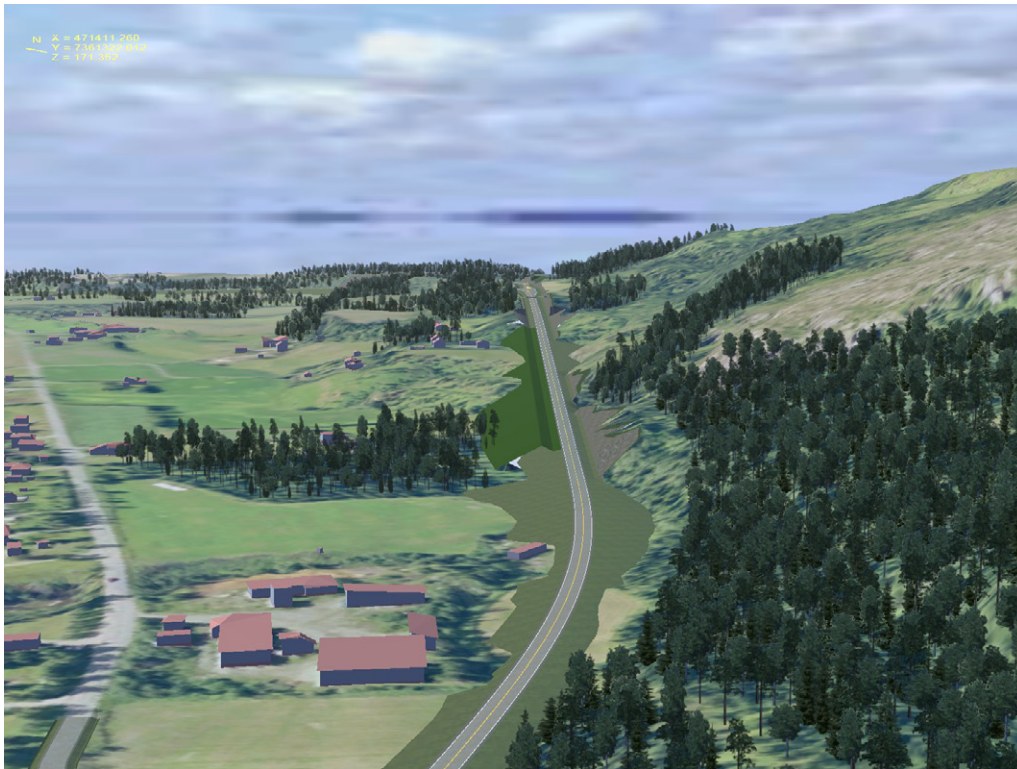




**Statens vegvesen**



# DETALJREGULERING FOR

**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

1.0	Innledning.....	3
2.0	Bakgrunn for planforslaget.....	5
2.1	Planområdet .....	6
2.2	Hvorfor utarbeides forslag til reguleringsplan .....	6
2.3	Målsettinger for planforslaget og for ferdig vegprosjekt.....	7
2.4	Planstatus for området og tiltakets forhold til KU-forskriften .....	7
2.5	Avvik fra kommuneplanens arealdel .....	10
2.6	Tiltakets forhold til andre planer og alternativer .....	11
2.6.1	Forholdet til alternativ 2 (benytte dagens E6 til Elvebakk – ny bru over Langvassåga).....	11
2.6.2	Forholdet til alternativ 3 og Reguleringsplan 5009 Mo i Rana lufthavn, Røssvoll .....	12
2.6.3	Forholdet til alternativ 4 (mellomløsning alternativ 1 og alternativ 4).....	14
2.6.4	Forholdet til plassering av veglinje i Lifoten (nord på Røssvollsletta).....	17
2.7	Planprosess/medvirkning .....	18
2.7.1	Varsel om planoppstart .....	18
2.7.2	Planutarbeidelse.....	18
2.7.3	Offentlig ettersyn og høring .....	19
2.7.4	Etter ettersyn og høring .....	19
3.0	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold .....	20
3.1	Trafikkforhold/Dagens E6.....	20
3.2	Dagens arealbruk i areal som foreslås benyttet til ny E6 .....	21
3.2.1	Fallheia – Langvassåga.....	21
3.2.2	Langvassåga – Masterdalsheia .....	21
3.2.3	Masterdalsheia - Sandheia .....	21
3.3	Landskap.....	21
3.4	Kulturverdier, kulturminner .....	21
3.5	Naturverdier .....	21
3.6	Nærmiljø/friluftsliv .....	22
3.7	Grunnforhold.....	22
3.8	Flomproblematikk .....	23
3.9	Kraftproduksjon - Vannregime .....	24

4.0 Beskrivelse av planforslaget .....	25
4.1 Forutsetninger og standardvalg .....	25
4.1.1 Standardvalg veg .....	25
4.1.2 Standardvalg tunnel .....	26
4.2 Strekningsvis beskrivelse av planforslaget .....	27
4.2.1 Fallheia – Langvassåga.....	27
4.2.2 Langvassåga – Masterdalsheia .....	28
4.2.3 Masterdalsheia - Sandheia .....	29
4.3 Kryss og avkjørsler .....	30
5.0 Virkninger av planforslaget .....	32
5.1 Framkommelighet .....	32
5.2 Trafikksikkerhet .....	32
5.3 Kollektivtrafikk.....	33
5.4 Byggegrenser .....	33
5.5 Støyforhold .....	33
5.6 Landskap/bybilde .....	33
5.7 Nærmiljø/friluftsliv .....	34
5.7.1 Temakart Skonseng skole.....	34
5.7.2 Temakart Bygdelag.....	34
5.8 Naturmiljø. Forholdet til kravene i kap. II i Naturmangfoldloven .....	35
5.9 Kulturmiljø.....	36
5.10 Naturressurser.....	36
5.10.1 Landbruk.....	36
5.10.2 Reindrift.....	37
5.11 Vannregime i Langvassåga .....	38
5.12 Avlastet veg og forslag til omklassifisering.....	39
6.0 Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse).....	40
6.1 Naturfare .....	40
6.1.1 Skred (kvikkleireskred, jordskred, snøskred, fjellskred og tsunami) .....	40
6.1.2 Flomfare .....	41
6.1.3 Vind.....	41

6.2 Menneske- og virksomhetsbasert fare.....	41
6.3 Beredskap .....	41
6.4 Trafikksikkerhet .....	41
6.5 Tunnelsikkerhet .....	41
6.6 Helse, miljø og sikkerhet i bygge- og driftsfasen.....	41
7.0 Konsekvensutredning.....	42
8.0 Oppsummering og anbefaling.....	46
9.0 Andre dokumenter .....	47
9.1 Reguleringsbestemmelser .....	47
9.3 Grunneierliste.....	66
9.4 Adresseliste .....	67



## 1.0 Innledning

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

Strekningen Fallheia – Sandheia innehar svært mange kvaliteter. I veisammenheng innebærer mange kvaliteter at det også vil oppstå mange interessekonflikter når en ny veg skal planlegges og bygges, noe prosessen med kommunedelplan E6 Mo – Bolna (vedtatt av Rana kommunestyre 28.03.2000) og detaljregulering for E6 Fallheia – Sandheia viser. Kjensgjerningen er og vil alltid være at når en ny veg skal bygges vil enkelteiendommer/personer rammes hardere enn andre – selv om de økonomiske ulempene vil bli kompensert for.

Statens vegvesen ønsker også å takke alle som har bidratt til å heve kvaliteten på denne planen gjennom aktiv deltakelse i debatten og ved innsendelse av merknader.

Ta for øvrig gjerne kontakt med Børge Steinmo Johnsen (planleggingsleder) på telefon 75 11 48 36/ 918 31 718 eller e-post [borge.johnsen@vegvesen.no](mailto:borge.johnsen@vegvesen.no) hvis du har spørsmål til detaljregulering for E6 Fallheia - Sandheia.

Planforslaget er utarbeidet i regi av Statens vegvesen, region Nord ved:

Bård Nyland - prosjektleder  
Børge Steinmo Johnsen - planleggingsleder  
Ola Skarstein – fagansvarlig veg  
Kristin Andersen – fagansvarlig landskap  
Viggo Aronsen – fagansvarlig geolog  
Carl Birger Larsen – teknisk tegner, barnetråkk  
Wenche Andreassen – teknisk tegner, reguleringsplan  
Finn Eirik Rostad – fagansvarlig bruplanlegging  
Arild Sleipnes – fagansvarlig geoteknikk  
Tor Karlsen – fagansvarlig støy og 3D-modell  
Trond Harborg – prosessleder sikkerhetsvurdering tunnel  
Magnar Tollefsen - geotekniske undersøkelser  
Bjørn Olav Sjøfors - oppmåling  
Per Ludvig Bjerke – fagansvarlig hydrolog (NVE)  
Jon Halvar Hjerpbakk – fagansvarlig grunnerverv

Kontaktpersoner i Rana kommune har vært Byplanavdeling/Plankontoret ved Sverre Selfors og Sigmund Eriksen.

## 2.0 Bakgrunn for planforslaget

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

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

Statens vegvesen i samarbeid med kommunene Grane, Vefsn, Hemnes og Rana, utredet muligheten for en delvis bompengefinansiert "utbyggingspakke" for E6 mellom Nord-Trøndelag grense og Bolna. Alle de fire kommunene og Nordland fylkeskommune har gitt sin tilslutning til bruk av bompenger som en delfinansiering av en utbyggingspakke på 3,9 milliarder kroner (2009-kr).

Nå skal saken behandles i Stortinget før en utbygging kan starte.

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

- ✓ Strekningen er ca. 260 km lang.
- ✓ Det skal bygges og utbedres ca 150 km veg. Det krever reguleringsplaner
- ✓ Prosjektene Åenget – Tverrånes og Mo - Finneidfjord vil utredes med sikte på å bli tatt inn i E6 –pakken på et senere tidspunkt
- ✓ De resterende ca. 65 km har tilfredsstillende standard og inngår ikke i pakken.
- ✓ Tiltakene er spredt ut over hele strekningen.
- ✓ Utbyggingsperioden forutsettes fra 2012-2018.
- ✓ Den statlige finansieringen utgjør ca 2,8 mrd. kr. hvorav 1,96 mrd. kr. følger av investeringsprogrammet i NTP 2010-19. I tillegg forutsettes 500 mill. kr. i statlige midler i perioden 2020-2022, samt 340 mill. kr. i øremerkede vedlikeholdsmidler. Alle tall i (2009-kr)
- ✓ Det er forutsatt at de resterende 1,12 mrd. kr.(2009) dekkes ved bompenger.
- ✓ Bompengene kreves inn i 6 automatiske bomstasjoner; Krokstrand, Reinforshei, Skamdal, Fusta, grense Vefsn/ Grane og Svenningvatn.
- ✓ Takst for hver bom vil variere fra kr. 15,- til kr. 40,- (lette kjøretøy).
- ✓ Total takst dersom alle bommene passeres vil være kr. 145,-.
- ✓ Innkrevningstiden vil være 18 år, fra 2013-2030.

Utbyggingspakken, som detaljreguleringsplan E6 Fallheia - Sandheia er en del av, vil innebære at investeringene fordobles i forhold til det som er forutsatt i NTP 2010-19. Det planlegges for oppstart på strekningen Korgen – Bolna i løpet av 2013.

## 2.1 Planområdet



Planområdet er lokalisert ca. 10 km nord for Mo i Rana, Rana kommune, Nordland fylke.

## 2.2 Hvorfor utarbeides forslag til reguleringsplan

Dagens E6 er eneste fastlandsforbindelse mellom nord og sør i denne delen av Norge. Ved en 100-årsflom vil vannstanden stå over E6 på tre steder, eksisterende bru er utdatert, deler av vegen er utsatt for løsmasseskred og det er relativt mye randbebyggelse med direkte avkjørsler ut på E6. Det er registrert flere trafikkuhell med fatal utgang på strekningen.

Summen av disse forholdene gjør at strekningen ansees som risikoutsatt med hensyn til samfunnssikkerhet og alvorlige trafikkuhell. Behovet for en utbedring er således absolutt tilstede, spesielt for Langvassåga bru (bildet) som kan karakteriseres som en flaskehals på E6.



Eksisterende Langvassåga bru ved Røssvoll.

### 2.3 Målsettinger for planforslaget og for ferdig vegprosjekt

Formålet med detaljreguleringsplanen er å legge til rette for bygging av en fremtidsrettet E6 som eliminerer dagens risikoforhold på strekningen. Detaljreguleringsplanen skal videre legge til rette for at ny veg kan driftes og vedlikeholdes på en enkel måte i fremtiden.

### 2.4 Planstatus for området og tiltakets forhold til KU-forskriften

*Kommunedelplan for ny E6 Mo – Bolna* ble vedtatt av Rana kommunestyre 28.03.2000. Som en del av prosessen med å utarbeide Kommunedelplanen ble det utarbeidet en konsekvensutredning for flere alternative løsninger. Konsekvensutredningen omhandlet følgende tema:

Prissatte konsekvenser	Ikke prissatte konsekvenser
<p>Fremkommelighet</p> <p>Trafikksikkerhet</p> <p>Miljø og områdemessige forhold</p>	<p>Konsekvenser for miljø</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Luftforurensning</li> <li>- Støy</li> <li>- Forurensning til vann og grunn</li> <li>- Strømningsforhold</li> <li>- Landskap</li> <li>- Naturmiljø</li> <li>- Kulturminner og kulturmiljø</li> </ul> <p>Konsekvenser for naturressurser</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Jord- og skogressurser</li> <li>- Reindrift</li> <li>- Mineraler og masseforekomster</li> </ul> <p>Samfunnsmessige konsekvenser</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Trafikkulykker/utrygghet</li> <li>- Næringsliv og sysselsetting</li> <li>- Befolkningsutvikling og boligbygging</li> <li>- Tjenestetilbud og kommunal økonomi</li> <li>- Sosiale og velferdsmessige konsekvenser</li> <li>- Friluftsliv</li> </ul> <p>Trafikantens opplevelser</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Trafikantens opplevelser</li> </ul> <p>Konsekvenser i anleggsfasen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Konsekvenser i anleggsfasen</li> </ul>



I 2004 ble kommuneplanens arealdel revidert og *Kommunedelplan for ny E6 Mo – Bolna* integrert i kommuneplanens arealdel, medførende at kommuneplanens arealdel utgjør det overordnede styrende plandokument for detaljreguleringsplan E6 Fallheia – Sandheia.

Ved oppstart av detaljreguleringsplan for ny E6 Reinforsheia – Røssvoll (prosjektet ble senere omarbeidet til E6 Fallheia – Sandheia) anmodet fylkesmannen om at botaniske forhold i området rundt Reinforsheia burde undersøkes nærmere. På vegne av vegvesenet undersøkte konsulentfirmaet Ecofact AS området – og påviste Hyasintvokssopp som er oppført som kritisk truet på den norske rødlisten. Ved utvidelse av prosjektet til å omfatte areal fra Fallheia til Sandheia avgjorde Rana kommune ved Plan og Ressursutvalget i sak 39/10 at detaljreguleringsplanen falt inn under forskrift om konsekvensutredninger sitt virkeområde (§ 4b).

Plan og Ressursutvalget fastsatte følgende planprogram:

1. Barnetråkkregistrering

Barn og voksne har ulike tilnæringsmetoder til samme problemstilling, og vektlegger ofte bruksverdien av et område forskjellig. Et areal voksne ser på som skrapareal kan være en viktig nærlekeplass for barn i nærområdet. Arealet fyller således en viktig funksjon i samfunnet, selv om de voksne ikke nødvendigvis er klar over det.

Gjennom en kartlegging av barnetråkk søkes det å skaffe en oversikt over hvilke arealer som oppleves som verdifulle for barn og unge.

✓ *Utredet i Barnetråkkregistrering – E6 Fallheia - Sandheia*

2. Geotekniske undersøkelser

Det skal gjennomføres geotekniske undersøkelser med formål å sikre at veglinja som foreslås gjennom planen er realiserbar, samt ivareta den generelle samfunnsikkerheten i området jfr. pkt. 7

✓ *Utredet i Geotekniske vurderinger E6 Fallheia – Sandheia profil 0-1700*

✓ *Utredet i Geoteknikk E6 -12/13: Mo Nord – Røssvoll – Storforshei, Parsell Fallheia – Sandheia, datert 2011-09-27.*

3. Støysonkartlegging

Det skal utarbeides støysonkart for de deler området som omfattes av ny E6. Avbøtende tiltak skal vurderes.

✓ *Utredet i Støysonkart E6 Fallheia – Sandheia, Rana kommune (X-tegninger)*

4. Biologisk mangfold i området Reinforsheia

Det skal foretas en kartlegging av rødlistede sopparter på Reinforsheia innenfor korridor avsatt til vegformål i kommuneplanens arealdel.

✓ *Utredet i rapport "Kartlegging av hyasintvokssopp og slørvokssopp. E6 Reinforsheia – Røssvoll – Rana kommune, Ecofact 2009-65)".*

5. Landskapsanalyse

I noen tilfeller er det nødvendig å tilpasse landskapet til vegen, i andre tilfeller kan vegen tilpasses landskapet. Gjennom en landskapsanalyse får vi et godt bilde på hvor det er nødvendig å sette inn ekstra ressurser på å tilpasse vegen til landskapet.

✓ Utreddet i *Landskapsvurdering for vegprosjekt – E6 Fallheia - Sandheia*

6. Reindrift

Her bør reindriftens nåværende og mulig fremtidig bruk av området beskrives. Videre bør eventuelle konsekvenser som tiltaket kan ha for reindriftens bruk av området samt eventuelle avbøtende tiltak beskrives.

✓ Utreddet i *“Konsekvensutredning reindrift, Detaljregulering for E6 Fallheia – Sandheia, Rana kommune.*

7. Vurdering av samfunnssikkerhet, risiko og sårbarhet (Pbl § 4-3)

Planlegging etter plan og bygningsloven skal bidra til at arealbruk og bebyggelse blir til størst mulig gagn for den enkelte og samfunnet. En vurdering av samfunnssikkerhet, risiko og sårbarhet må derfor være tema i planleggingen slik at vi unngår å sette liv, helse og materielle verdier i fare gjennom en uheldig arealdisponering.

Gjennom vurderingene skal det blant annet klarlegges om ny bruplassering over Langvassåga vil medføre økt risiko for utilsiktede hendelser (flom, isgang)

✓ Utreddet i *Geoteknikkrapporter*

✓ Utreddet i rapport *“Hydrologiske vurderinger i forbindelse med ny bru over Langvassåga i Rana kommune i Nordland”*.

✓ Utreddet i *Flomsonekart: Delprosjekt Røssvoll*

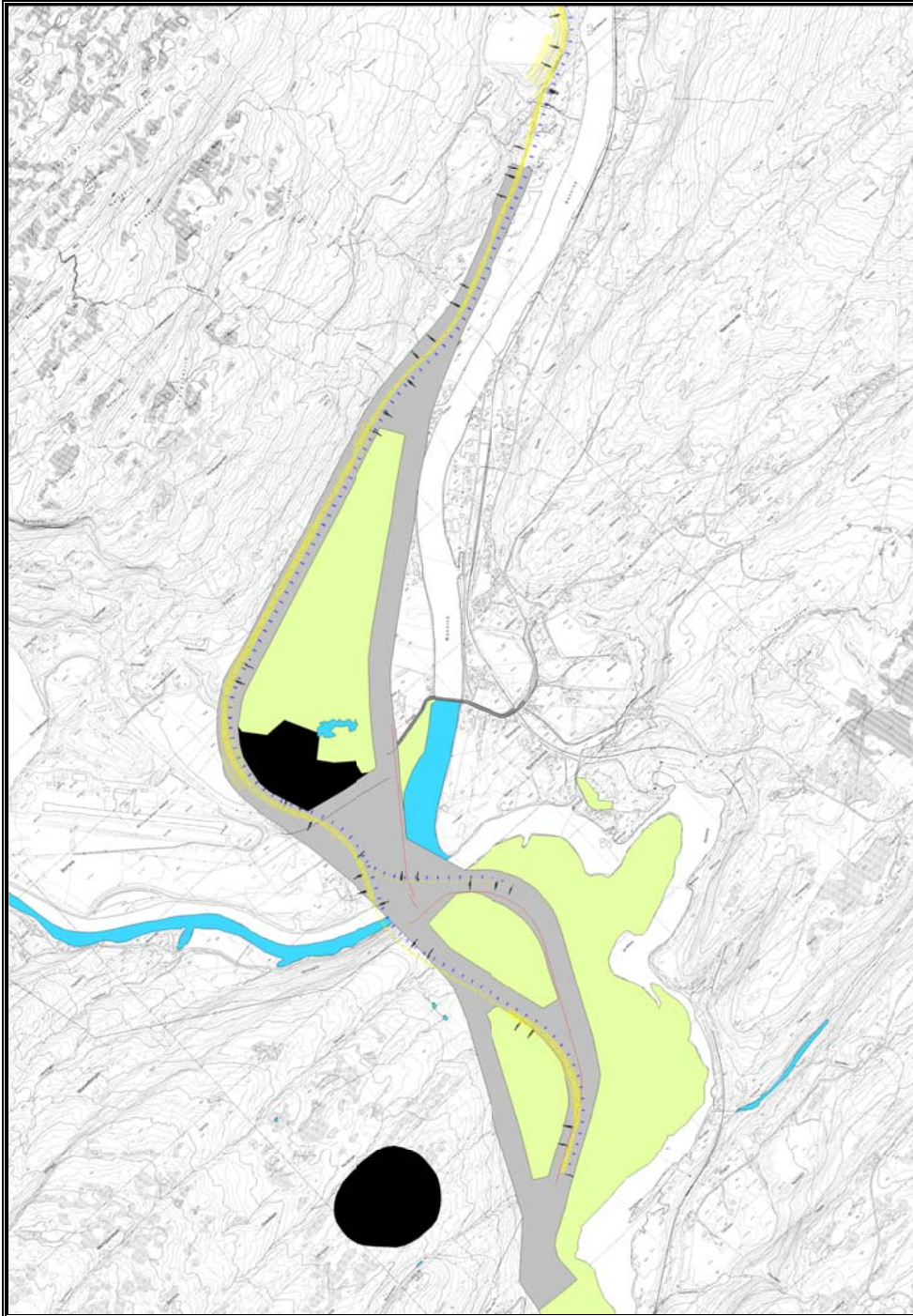
✓ Utreddet i rapport *“Geologi E6-12 Tunnel ved Reinforsheia i Rana kommune. Ingeniørgeologisk rapport til detaljreguleringsplan”*

✓ Utreddet i *skredvurderinger.*

✓ Utreddet gjennom innspill til detaljreguleringsplan, samt erfaringer ved drifting av eksisterende E6.

## 2.5 Avvik fra kommuneplanens arealdel

Det er et avvik mellom kommuneplanens arealdel og forslag til detaljreguleringsplan for E6 Fallheia – Sandheia ved nordre tunnelpåhugg (profil 1250-1700). Bakgrunnen for avviket er at det i korridor avsatt i kommuneplanens arealdel er for lite bergoverdekning til å kunne bygge tunnel som foreslått i kommuneplanens arealdel. Resten av vegen er planlagt i korridor vedtatt av Rana kommunestyre i vedtak 28.03.2000 (*Kommunedelplan for ny E6 Mo – Bolna*) og 04.10.2004 (*Kommuneplanens arealdel*).



*Bildet viser kommuneplanens arealdel med inntegnet forslag til veglinje. Det er et avvik mellom tidligere vedtak fattet av Rana kommunestyre og forslag til detaljreguleringsplan ved nordre tunnelpåhugg (profil 1250-1700).*



## 2.6 Tiltakets forhold til andre planer og alternativer

Gjennom planprosessen har flere ulike alternativer blitt vurdert. I avsnitt 2.6 vises alle alternativ som er utredet og forkastet gjennom planprosessen.

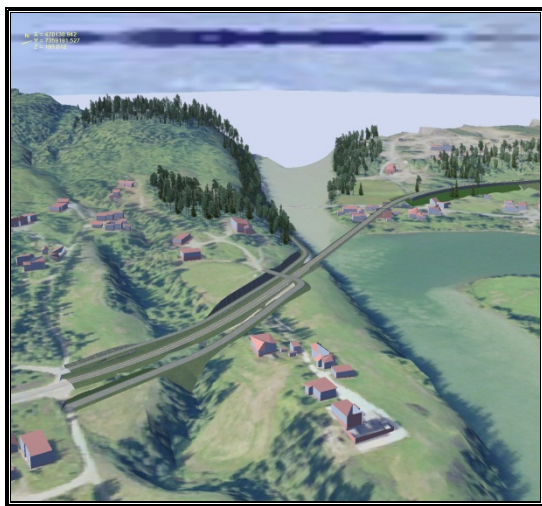
### 2.6.1 Forholdet til alternativ 2 (benytte dagens E6 til Elvebakk – ny bru over Langvassåga)

I alternativ 2 ble det lagt til rette for at den delen av E6 på strekningen Fallheia – Sandheia som har en fullgod standard (vegbredde 8,9 - 9,6 meter) fortsatt skal inngå som en del av E6. Som sammenlikningsgrunnlag kan nevnes at ny E6 bygges med totalbredde 8,5 meter.

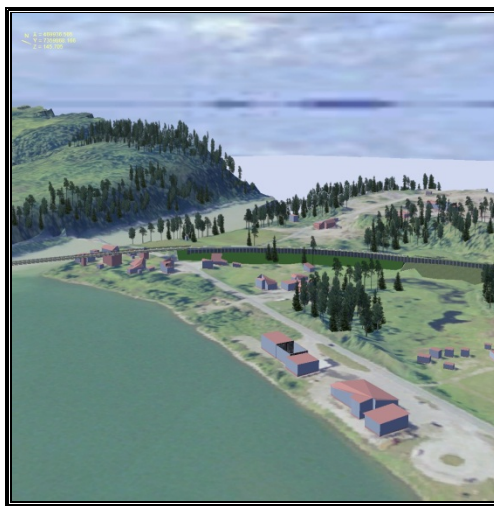
Bygging av ny E6 vil således først ta til ved Elvebakk hvor ny E6 gradvis legges lengre ut mot høyre (sett i forhold til dagens E6) og deretter ut på en bru (uten fundament i elv) med lengde ca. 160 meter. Brua går over i en viadukt (bru på land) med lengde ca. 100 meter og fortsetter deretter på fylling over eiendommen Røssvoldneset.

På Reinforsheia vil eksisterende overgangsbru bli erstattet med en ny bru. Eksisterende E6 vil bli delvis omgjort til g/s-veg (frem t.o.m dagens Langvassåga bru), og det vil bli bygd en internveg som samler flere avkjørsler i området Elvebakk. Løsningen sikrer at de fleste gående og syklende kan komme seg til Røssvoll og Skonseng uten å måtte bevege seg ut på E6. Fra viadukt blir det bygd en støyskerm med lengde ca. 300 meter og høyde 1,5 meter over vegbanen.

Dersom denne løsning skulle bli realisert måtte 7 bolighus innløses på Røssvollneset.



Løsning på Elvebakk med g/s-veg, ny E6, ny overgangsbru og samleveg.



Løsning på Røssvollneset med viadukt og fylling.

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.

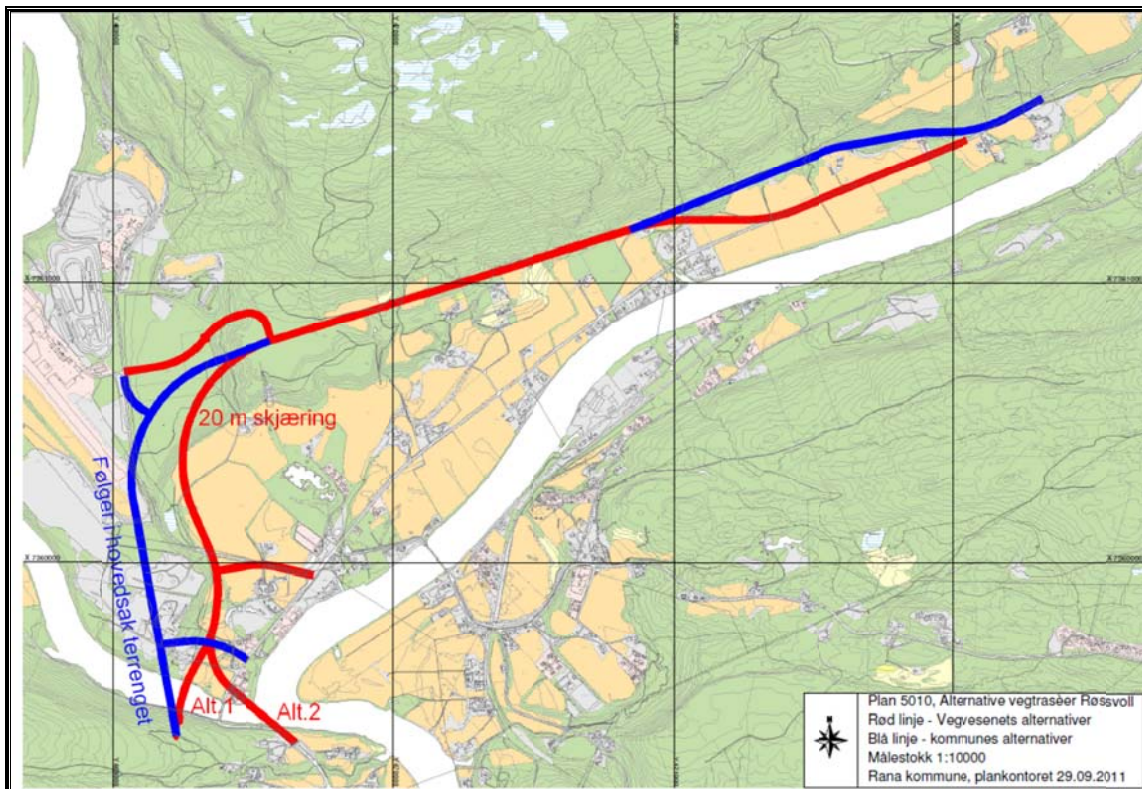
Alternativ 2 var delvis kontroversielt og Statens vegvesen var hele tiden vært klar på at Rana kommunestyre til syvende og sist skulle få avgjøre om alternativet skulle tas med videre i planprosessen. På bakgrunn av innkommet merknad fra MPR-utvalget ble alternativ 2 plassert som et utredet og forkastet forslag.

### 2.6.2 Forholdet til alternativ 3 og Reguleringsplan 5009 Mo i Rana lufthavn, Røssvoll

Reguleringsplan 5009 Mo i Rana lufthavn, Røssvoll, vedtatt 22.06.2010 vil bli berørt av vegvesenets forslag til detaljregulering for E6 Fallheia – Sandheia ved at Fv. 353 ikke kan bygges som skissert i reguleringsplan 5009.

Forholdet ble avklart med Avinor og Rana kommune før reguleringsplan 5009 Mo i Rana lufthavn, Røssvoll ble vedtatt av Rana kommunestyre. I samme møte aksepterte vegvesenet at Avinors utvidelse av sikkerhetssonen kunne komme delvis inn i korridor avsatt til ny E6 i kommuneplanens arealdel, da Avinor ikke hadde mulighet til å utvide sikkerhetssonen andre vegen (Langvassåga). Vegvesenets forslag til løsning er innenfor de rammer som er gitt i kommuneplanens arealdel, samt avtale med Avinor og Rana kommune, jfr. møtereferat datert 18.03.2010.

Byplanavdelingen/Plankontoret i Rana kommune har i ettertid sterkt fremhevet at vegvesenet ikke nødvendigvis må ta hensyn til eksisterende flyplass på Røssvoll, da Hauan er fremmet som forslag til ny flyplass. Kommunen har på denne bakgrunn skissert en alternativ løsning hvor ny E6 plasseres rett sør for rullebane på Røssvoll lufthavn, og krevd løsningen vurdert gjennom dette planarbeidet.



Figur 2.6.2 Plankontoret i Rana kommune sitt forslag til ny veglinje (blå strek) forbi Mo i Rana lufthavn, Røssvoll.

Vegvesenet har med utgangspunkt i skisse utarbeidet av Plankontoret i Rana kommune forespurrt 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.

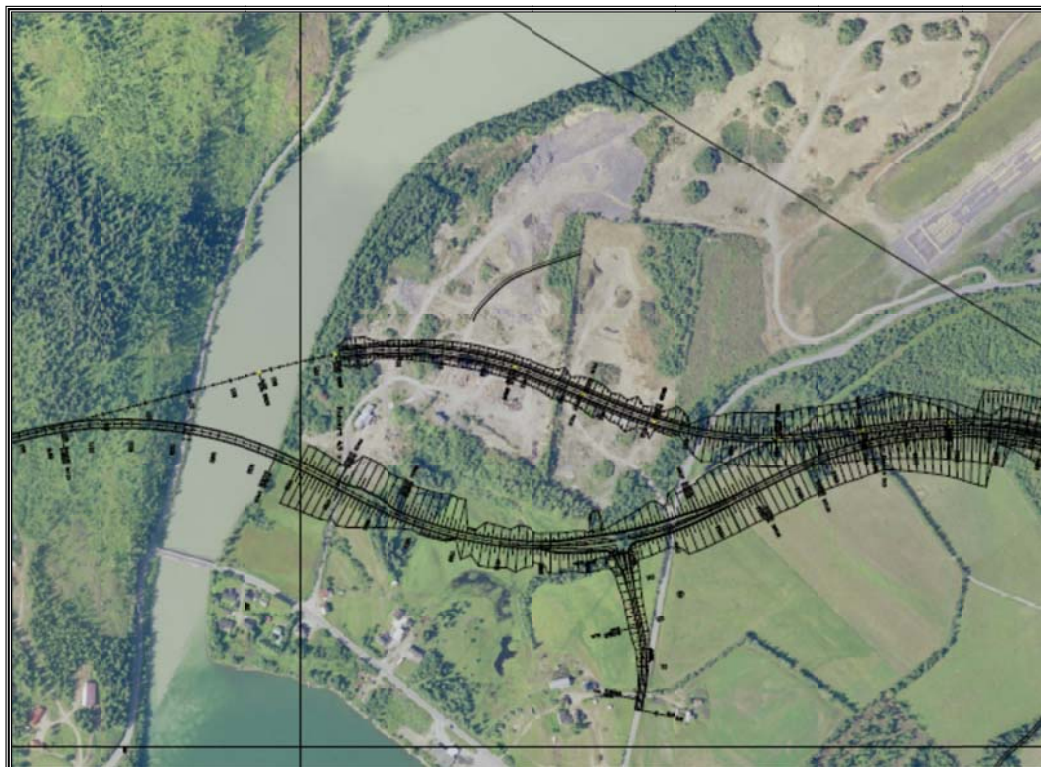
Vegvesenets vurdering av plankontorets forslag er at linjeføringen tilsier bygging av løsmassetunnel i kurve og stigning med en lengde på ca. 230 meter. Denne konstruksjonen vil ha en kostnad på 50-70 millioner kroner. Det er videre naturlig å anta at løsningen vil bli et fremtidig vedlikeholdsproblem for staten, og at løsningen setter begrensninger på en fremtidig utvidelse av vegnettet. Videre vil løsningen medføre at det må bygges en lengre bru over Langvassåga (ca. 45 meter lengre), samt innløses 1 industribygg og 1 enebolig. Veglengden blir omentrent den samme ved begge løsninger, og tilkobling med Fv. 353 blir ikke vesentlig endret siden valgte dimensjoneringsklasse på veg krever 2 ganger stoppsikt (ca. 230 meter) fra man kommer ut av tunnel til kryss kan etableres.

Gevinstene ved Plankontorets forslag til løsning er i utgangspunktet at man oppnår å spare ca. 7,5 daa med landbruksjord, samt fjerne E6 ytterligere fra Røssvollområdet.

Vegvesenet kan på denne bakgrunn på ingen måte tilrå at Plankontorets forslag videreføres, da gevinsten ved å gjennomføre forslaget er mikroskopiske sett i forhold til dimensjonene på kostnadene. I reguleringsplanforslaget forholder således vegvesenet seg til de føringer som er gitt gjennom kommuneplanens arealdel.

### 2.6.3 Forholdet til alternativ 4 (mellomløsning alternativ 1 og alternativ 3)

Statens vegvesen har gjennom planprosessen totalt vurdert 3 alternative linjer på strekningen tunnel ved Reinforshaia – Håmannsdalen. 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"> <li>- Fylling ca. 800 meter med vekslende høyde (0,6 – 8,2 meter <b>over</b> dagens terreng).</li> <li>- Utslaking på fylling 1:7 muliggjør landbruksdrift nesten helt opp på veggen (sikkerhetssone på 6 meter).</li> <li>- Kryss ned mot Røssvoll/Skonseng</li> <li>- Kraftig skjæring opp Storheia</li> </ul> <p>- Total veglengde 1150 meter</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Skjæring ca. 400 meter med vekslende høyde (2,2 - 9,2 meter <b>under</b> dagens terreng) gjennom grusmoer/industriområde/ lysrekke planlagt utvidelse av Røssvoll lufthavn.</li> <li>- Kryss ned mot Røssvoll</li> <li>- Fylling ca. 350 meter med vekslende høyde (8,3 - 16,7meter <b>over</b> dagens terreng).</li> <li>- Skjæring opp Storheia.</li> </ul> <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"> <li>- Ca. 16 daa landbruksjord går direkte tapt og 4,5 daa nyskapes ved utslaking av vegfylling.</li> <li>- Deponiområdene LNFR4(ca. 29 daa)/LNFR5 (ca. 27 daa) kan dyrkes opp til landbruksjord dersom de tas i bruk.</li> <li>- Gode atkomstløsninger for landbruket er sikret gjennom kulverter i profil 1750 og profil 2400.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ca. 3 daa landbruksjord går direkte tapt og ca. 8 daa nyskapes ved utslaking av vegfylling.</li> <li>- Deponiområde LNFR5 kan vanskelig nyttiggjøres som deponi (siden veggen går i skjæring gjennom området).</li> <li>- Atkomst til LNFR 4 vanskeliggjøres.</li> <li>- Atkomstløsning for landbruket under bru dersom bru forlenges noe.</li> <li>- 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.</li> </ul>
Grunnerverv	- Landbruksareal	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Industriområde til Torbjørn Skarstad Gnr. 94/78 og Gnr. 94/67</li> <li>- Grustak Gnr. 94/41</li> <li>- Enebolig Gnr. 94/7</li> <li>- Landbruksareal</li> </ul>
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.

#### 2.6.4 Forholdet til plassering av veglinje i Lifoten (nord på Røssvollsetta)

Byplanavdelingen/Plankontoret i Rana kommune har fremhevet at vegvesenet bør vurdere å plassere ny E6 i Lifoten (nord på Røssvollsetta). Ønsket har sin bakgrunn i at Byplanavdelingen/Plankontoret mener løsningen vil medføre mindre nedbygging av landbruksjord, færre landbruksmaskiner på E6, samt at løsningen vil medføre at all landbruksjord kommer på en side av E6.

Vegvesenet har vurdert løsningen og kommet frem til at en plassering av E6 i Lifoten vil medføre store terrenginngrep (kraftige skjæringer), flytting av en høyspentlinje, innløsning av ett bolighus samt tiltak ved/på et nærliggende gårdsbruk på grunn av støy. Plasseringen vil også medføre at mer landbruksjord/dyrkbar jord vil gå tapt enn ved løsning skissert i reguleringsplanforslaget.

Prismessig er det også store forskjeller mellom løsningene, da løsning i Lifoten medfører bygging av ca. 900 meter med ny veg i til dels krevende terreng, mens den foreslåtte løsningen innebærer utbedring av eksisterende E6 i enkelt terreng.

Under offentlig ettersyn påpekte enkelte grunneier, samt Rana kommune v/MPR-utvalget at faren for elgpåkjørsler tilsa at løsning som skissert i kommuneplanens arealdel burde velges. Vegvesenet har vurdert situasjonen til at ny E6 bør følge trase angitt i kommuneplanens arealdel, og forholder seg således til de føringer som er gitt gjennom kommuneplanens arealdel.

## 2.7 Planprosess/medvirkning

### 2.7.1 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.

### 2.7.2 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 skiltmuligheter
- 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 Reinforsheia

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.



### 2.7.3 Offentlig ettersyn og høring

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](http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/e6fallheiasandheia) og [www.rana.kommune.no](http://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 fra samme grunneiere.

### 2.7.4 Etter ettersyn og høring

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, hvor noen har blitt forkastet mens andre er videreført i endelig forslag til reguleringsplan. Det henvises i denne sammenheng til heftet «Merknadsbehandling».

### 3.0 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

I beskrivelsen av planområdet tolkes begrepet planområde bredt, medførende at beskrivelsen vil omfatte både dagens E6 og arealet som foreslås tatt i bruk til ny E6.

#### 3.1 Trafikkforhold/Dagens E6

Dagens E6 på strekningen Fallheia – Sandheia er ca. 7,4 km lang. Totalt er det ca. 55 avkjørsler med direkteadkomst rett ut på E6 og vegstrekningen preges av store standardsprang. Videre følger det av vår oversikt at det er store forskjeller i antall kjøretøy som passerer de ulike områdene.

Tabell 3.1. Tabellen viser strekningsvis standard på eksisterende E6 på parsellen Fallheia – Sandheia.

Strekning	km	Standard	Vegbredde
Fallheia - Elvebakk	ca. 1,5 km	Fullgod standard	8,9 - 9,6 meter
Elvebakk - Røssvollneset	ca. 0,7 km	Svært dårlig standard	± 6 meter
Røssvollneset - Granset	ca. 3,7 km	Middels/God standard	7,0 - 7,9 meter
Granset - Sandheia	ca. 1,5 km	Dårlig standard	6,8 - 7,9 meter

Fartsgrensen i store deler av prosjektområdet er 60 km/t. Informasjon fremkommet under barnetråkkartleggingen indikerer at fartsgrensen ikke alltid respekteres, medførende at E6 oppleves som utrygg for barn og voksne. Blant annet fremkom det informasjon om at de fleste foreldre kjører barna dersom de skal på besøk til en nabo – og besøket medfører at barn må krysse eller gå langs dagens E6. Totalt finnes det i overkant av 200 meter med g/s-veg langs strekningen.



Dagens E6 på Røssvollslletta.

## 3.2 Dagens arealbruk i areal som foreslås benyttet til ny E6

### 3.2.1 Fallheia – Langvassåga

Arealet benyttes i dag til jord – og skogbruk. Reindriftsnæringa opplyser at de har planer om å ta i bruk deler av arealet til beite i nærmeste fremtid. Videre har vegvesenet fått opplyst at det i området er flere traktorveger som benyttes i friluftssammenheng. Ved ca. profil 750 er det en kraftledning.

Det er også registrert ett elgtrekk i området.

Nord for profil 950 er Hyasintvokssopp påvist (kritisk truet jfr. rødlisten).

### 3.2.2 Langvassåga – Masterdalsheia

Arealet benyttes til jordbruk, skogbruk, utmarksbeite og E6.

Videre er det flere traktorveger i området som benyttes i friluftssammenheng.

### 3.2.3 Masterdalsheia - Sandheia

Arealet benyttes til E6 og jordbruk.

## 3.3 Landskap

Temaet er omtalt i heftet *Landskapsvurdering for vegprosjekt E6 Fallheia – Sandheia*.

## 3.4 Kulturverdier, kulturminner

Nordland fylkeskommune meldte ved planoppstart at det forelå opplysninger om mulige kulturminner på Heibakkheia, Røssvoll gnr. 94/2. På terrasseflata er det en rekke groper av ulik størrelse og karakter som tidligere var registrert som fangstgroper og hustuffer.

Flere arkeologer har vært i tvil om registreringens riktighet og har vurdert funnene til å være karstgroper, altså naturens egne ”minner” og ikke menneskeskapte strukturer. Arkeologer fra Nordland fylkeskommune vurderte strukturene som naturlige ved visuell vurdering og jordborstikk i gropene ved befaring 09.09.10. Vurderingene ble bekreftet ved snitting av noen groper ved hjelp av gravemaskin den 20.10.10, medførende at Fylkeskommunen avkreftet kulturminnet (slettet feilregistreringen) og meldte at undersøkelsesplikten etter kulturminnelovens § 9 var oppfylt.

Det er ikke påvist andre kulturverdier eller kulturminner innen planområdet.

## 3.5 Naturverdier

Hyasintvokssopp (kritisk truet jfr. rødlisten) er påvist på Reinforsheia. Temaet er nærmere omtalt i vedlegget *”Kartlegging av hyasintvokssopp og slørvokssopp, Ecofact rapport nr. 2009-65”*.

Det er ikke påvist andre naturverdier i planområdet.

### 3.6 Nærmiljø/friluftsliv

I forbindelse med prosjektet er det gjennomført en barnetråkkartlegging ved Skonseng skole og Skonseng og Røssvoll bygdelag. Kartleggingen har identifisert (øyeblikksbilde) hvordan barn, unge og voksne benytter områdene i sitt nærmiljø.

Temaet er omtalt vedlegget *“Barnetråkkartlegging – E6 Fallheia - Sandheia”*.

### 3.7 Grunnforhold

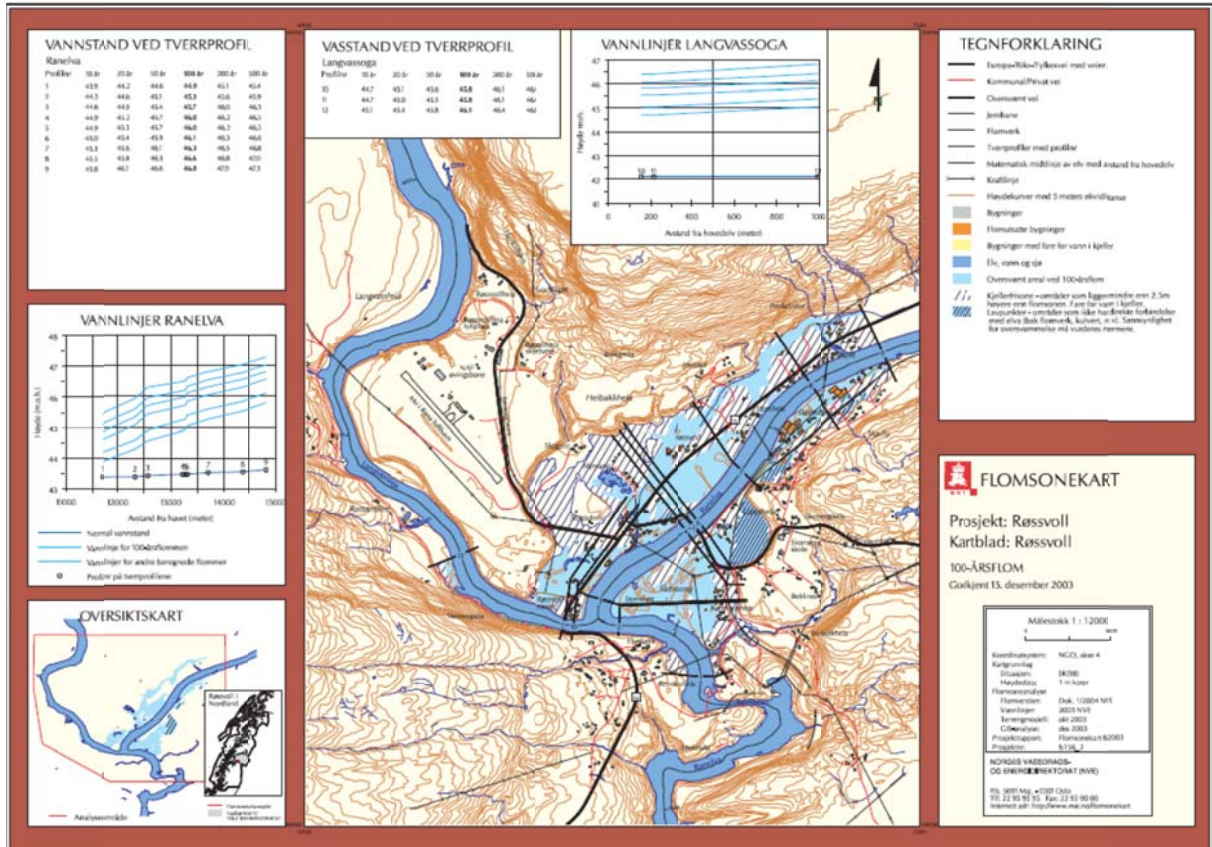
Det er gjennomført omfattende grunnundersøkelser for E6 Fallheia – Sandheia.

Temaet er omtalt i vedleggene *“Geotekniske vurderinger E6 Fallheia – Sandheia, grunnundersøkelser profil 0 -1700”*, og *“Geotekniske vurderinger E6 Fallheia – Sandheia, grunnundersøkelser profil 1700 – 7680”*.

### 3. 8 Flomproblematikk

I 2003 utarbeidet Norges vassdrags- og energidirektorat et flomsonekart for Røssvoll (*Rapport nr 8/2003 Flomsonekart, Delprosjekt Røssvoll*). I sin rapport skriver NVE blant annet:

- + Ved en 10-årsflom vil lavtliggende bygninger i området ved Skonsenghagen være utsatt. Store lavtliggende områder på Røssvoll og Skonseng siden, er markert som lavpunkter. Ved økende flom vil området på Røssvollneset bli oversvømt ved at Langvassåga går over sine bredder.
- + Ved en 100-årsflom vil vannstanden stå over E6 på 3 steder. Alle bygningene nord/øst for jernbanelinjen på Skonsenghagen vil bli berørt ved en 100-årsflom. Store områder på Røssvoll-siden går over fra å være lavpunkter, til å være direkte flomutsatt.



Flomsonekart ved 100-årsflom.

Temaet er også omtalt i vedlegget "Hydrologiske vurderinger i forbindelse med ny bru over Langvassåga i Rana i Nordland, NVE 2011"



### 3.9 Kraftproduksjon - Vannregime

Vannet i Langvassåga og Ranelva utnyttes av Reinforsen vannkraftverk og Langvatn vannkraftverk. Begge kraftverkene kan utnytte Langvatnet som magasin, medførende at vann fra Ranaelva i perioder overføres til Langvatnet (via Langvassåga) ved at elven blir oppdemmet ved Reinforsen. Vannregimet kan ha innvirkning på bygging av ny bru med fundament i elv over Langvassåga.



*Langvassåga (bildet er tatt fra Langvassåga bru)*

Temaet er omtalt i vedlegget *“Hydrologiske vurderinger i forbindelse med ny bru over Langvassåga i Rana i Nordland, NVE 2011”*

## 4.0 Beskrivelse av planforslaget

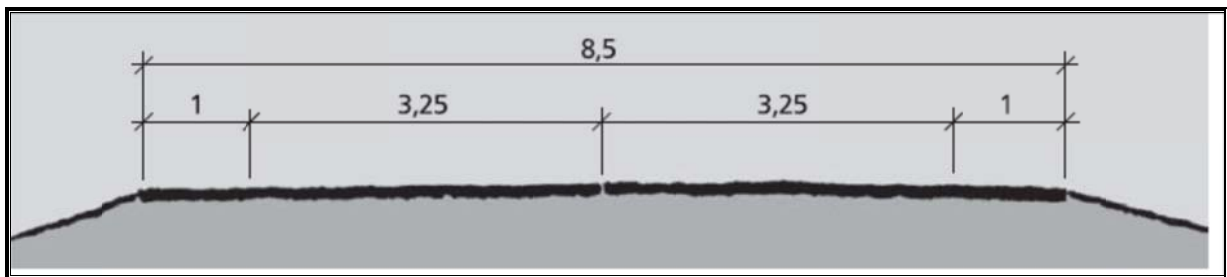
### 4.1 Forutsetninger og standardvalg

Det er store forskjeller i trafikkmengde innen ulike deler av parsellen. For å unngå store standardsprang (skaper trafiksikkerhetsproblemer) og ulike regimer knyttet til landbruksavkjørsler og kryss er det benyttet et årsdøgnstrafikk (ÅDT) snitt for hele parsellen ved valg av dimensjoneringsklasse. Unntaket gjelder imidlertid for forslått tunnel og bru hvor vegvesenet av sikkerhetshensyn benytter det konkrete ÅDT-tallet.

#### 4.1.1 Standardvalg veg

Årsdøgntrafikken (ÅDT) på planstrekningen for året 2010 var 3000 kjøretøy.

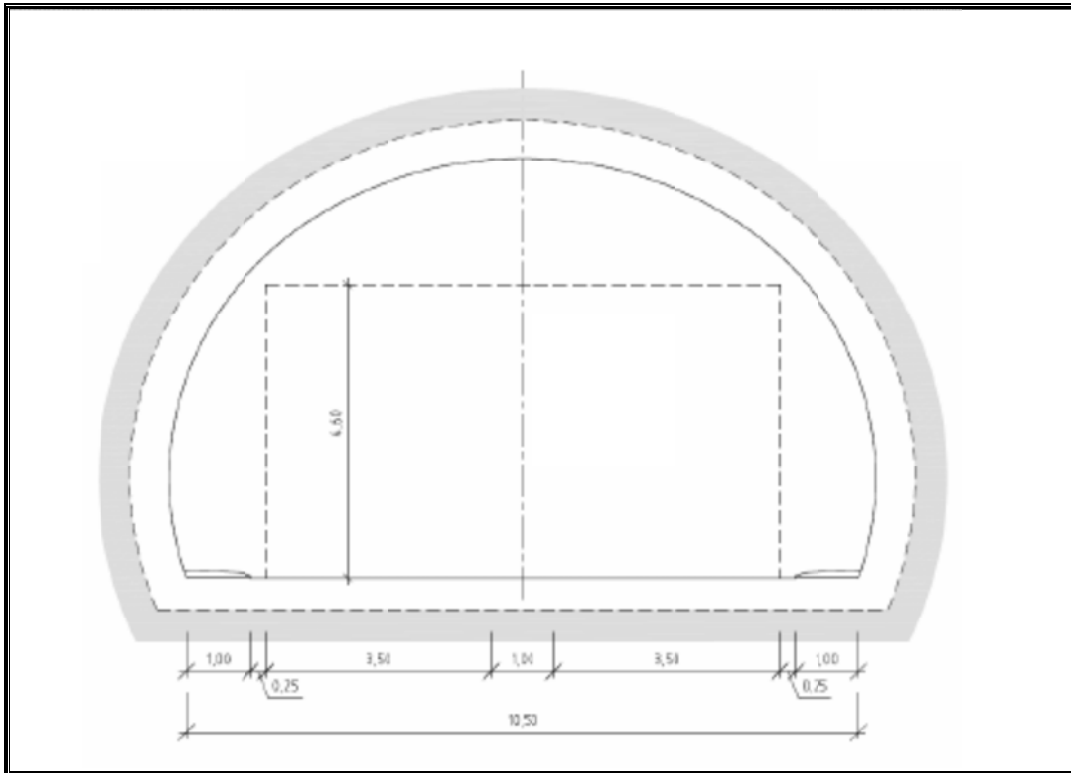
Når Statens vegvesen utbedrer/lager ny veg dimensjoneres vegen for trafikkmengde beregnet 20 år frem i tid etter åpningsdato. "Best case scenario" for E6 Fallheia - Sandheia er byggestart i år 2013 og åpning av ny veg i år 2015. Det tilsier at vegen skal dimensjoneres ut fra forventet trafikkmengde i år 2035. For denne vegstrekningen er det predikert en ÅDT på 3400 kjøretøy i år 2035. Det tilsier at vegen skal dimensjoneres ut fra vegnormal S2 Stamveg (figur 1), ÅDT 0-4000 og fartsgrense 80 km/t. Beregningene er ikke sensitive for små justeringer i byggestarttidspunkt.



Figur 4.1.1. Tverrprofil S2 Stamveg, ÅDT 0-4000 og fartsgrense 80 km/t. Hver kjørebane består av et kjørefelt på 3,25 meter og en vegskulder på 1 meter. Totalt får vegen 8,5 meter bredde – eksklusive nødvendige skjæringer og fyllinger.

#### 4.1.2 Standardvalg tunnel

Tunnelene inndeles i tunnelklasser basert på trafikkmengde og tunnallengde. Trafikkmengde angis som årsgjennsnitt (ÅDT). Tunnelklasse skal velges ut fra den trafikkmengde som kan forventes 20 år etter at tunnelen er åpnet for trafikk. Tunnel ved Reinforsheia skal bygges som tunnelklasse C med Tunnelprofil T-10,5 meter (figur 2).



Figur 4.1.2. Tunnelprofil T-10,5 (mål i meter).



## 4.2 Strekningsvis beskrivelse av planforslaget

I planforslaget er areal til vegformål i utmark avsatt noe bredere enn det fysiske inngrepet vegbyggingen medfører. Bakgrunnen er at vegvesenet gjennom denne detaljreguleringsplanen også ønsker å legge til rette for at vegen kan driftes og vedlikeholdes på en enkel måte i fremtiden. Areal til vegformål på jordbruksland er avsatt ut fra den nødvendige sikkerhetssonen rundt ny veg jfr. NA-rundskriv 2011/4. Alle plasser hvor det er formålstjenlig er vegfyllingen slaket ut (1:7) slik at tap av landbruksjord minimaliseres, samtidig som noe ny landbruksjord skapes. Foreslåtte deponiområder er ikke omtalt her (se reguleringsplan og reguleringsbestemmelser).

Det er utarbeidet en 3D-modell for å illustrere hvordan vegen vil bli seende ut i praksis. Modellen har imidlertid sine begrensninger, medførende at ikke alle elementer kan vises her. For å få et komplett bilde må reguleringsplantegninger og tilhørende reguleringsbestemmelser studeres.

### 4.2.1 Fallheia – Langvassåga



*Skjæring ved Reinforshaia*



*Krysning Langvassåga (Røssvollneset)  
og nytt kryss til Røssvoll*

Første del av strekningen fra Fallheia til tunnelinnslag på Reinforshaia planlegges lagt i en ca. 880 meter lang skjæring med skjæringshøyde fra 3 til 10 meter.

Deretter legges ny E6 i en tunnel (lengde ca. 630 meter) som går rett ut på bru (lengde ca. 145 meter, 1 fundament i elv) over Hauanveien og Langvassåga. Brua lander på en fylling (ca. 4-6 meter opp i forhold til dagens terreng) og vegen fortsetter på fylling over eiendommen Røsvoldneset.

Det vil bli lagt til rette for et kryss (i skjæring) ved Reinforshaia og en undergang/kulvert på dagens veg (øst-vest forbindelse) på eiendommen Røsvoldneset. Fra bru og nesten frem til nytt kryss til Røssvoll bygges en støyskjerm med høyde 90 cm.

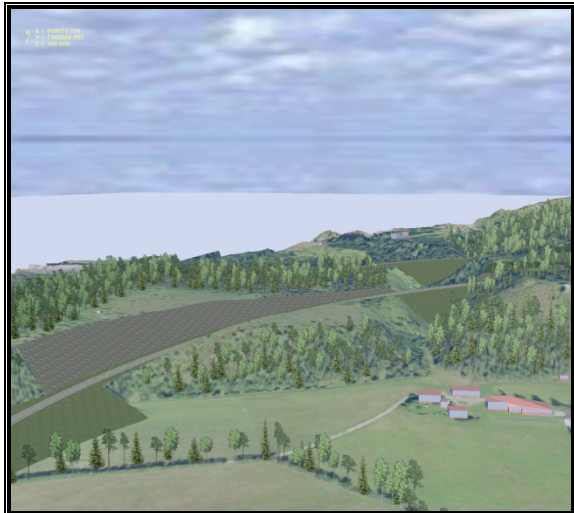
Det er liten bergoverdekning på deler av tunnelen medførende at tunnelen er plassert i geoteknisk kategori/konsekvensklasse 3, og det er utført uavhengig kontroll på geologisk rapport. Videre må deler av tunnelen bygges med maks stigning (50 promille ihht vegnormalen) medførende at ekstra sikringstiltak må gjennomføres ihht tunnelhåndboka og sikkerhetsgodkjennelse fra Vegdirektoratet.

#### 4.2.2 Langvassåga – Masterdalsheia

Vegen fortsetter på en fylling forbi den planlagte utvidelsen av sikkerhetssonen til Avinor, før vegen går over i en kraftig skjæring, fylling i Håmandalen og deretter dels skjæring og dels fylling ned mot Røssvollsetta. Som illustrasjonen viser er vegfyllingen slaket ut (1:7) slik at tap av landbruksjord minimaliseres, samtidig som noe ny landbruksjord skapes. Det er lagt inn en landbrukskulvert ved ca. profil 2400. De deler av Fv. 353 som ikke benyttes i det nye vegsystemet foreslås fjernet og revegetert tilbake til jordbruksformål.



*Røssvollneset – Skogmo*

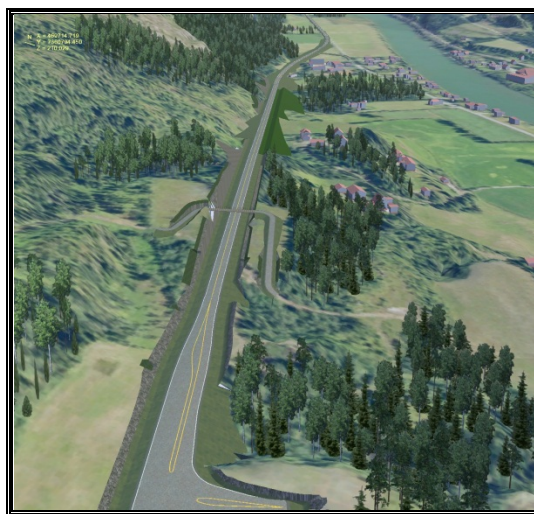


*Skogmo (fylling i Håmandalen)*

Rett øst for Håmandalen bygges nytt kryss til Fv.353 (mot flyplassen). Eksisterende turveg/driftsveg opp Røssvollia legges litt om slik at tilstrekkelig høyde til å kunne bygge overgangsbru oppnås. Tilførselsveger til overgangsbru er omprosjektert etter offentlig ettersyn, bildet er derfor ikke helt i overensstemmelse med reguleringsplanforslaget. Fra overgangsbru blir det også bygd en landbruksveg (vises ikke i 3D-modell) på venstre side av E6.



*Kryss Fv. 353 (mot flyplass).*



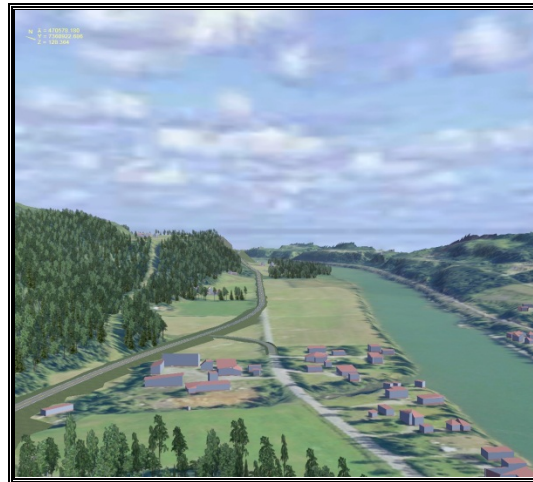
*Overgangsbru (turveg/driftsveg opp Røssvollia)*



Videre nedover mot Røssvollsetta vil ny E6 vil gå i dels skjæring og dels fylling. Det foreslås bygd en støyskjerm på ca. 470 meter med høyde 2 meter over vegbanen i området øst for Heistad til eiendommen Bjørnli (profil 3830-4300). Ved profil 4050 anlegges en landbrukskulvert. Eksisterende E6 som ikke skal benyttes i det nye vegsystemet foreslås fjernet og revegetert tilbake til jordbruksformål. Dagens E6 og ny E6 går videre i omentrent samme trase, men ny E6 blir hevet noe i terrenget for å unngå de problemer med vann i vegbanen som finnes på strekningen i dag.



*Støyskjerming (mørk grønnfarge) på strekningen Heistad – Bjørnli.*



*Ved Heien etableres en direkteavkjørsel til Røssvoll*

#### 4.2.3 Masterdalsheia - Sandheia



*Sandheia*



*Sandheia mot Ildhullia*

Ved Sandheia må eksisterende vegfylling ned mot Ranelva slakes (dagens fylling står 1:1). Videre må det tas ut en relativt kraftig skjæring opp mot en åker på Sandheia for å sikre at ny E6 ikke skal være rasutsatt. Videre bortover fra Sandheia til parsellslutt vil det kun bli mindre inngrep.

### 4.3 Kryss og avkjørsler

Statens vegvesen vil av trafikksikkerhetshensyn aktivt sikre at det blir færrest mulig direkteavkjørsler ut på ny E6. Dette sikres først og fremst gjennom måten vegen blir planlagt og bygd på – men også ved at det vil bli gjennomført en streng avkjørselspolitikk i ettertid.

I tabell 4.3.1 skisseres atkomstløsninger på strekningen Fallheia – Sandheia. Med bakgrunn i innhentede opplysninger er det laget lister over berørte grunneiere på parsellen.

Tabell 4.3.1 Oversikt kryssløsninger og avkjørsler til bolig/landbruksområder

Profil nr.	Side av vegen	Type avkjørsel, etc	Bruksrett/Sted
100	Venstre	Driftsavkjørsel	Gnr. 96/3 (Roald Elvebakk)
580	Høyre	Kryss	Forbindelse E6 - Reinforseha
670	Venstre	Driftsavkjørsel	Gnr. 96/3 (Roald Elvebakk)
1750	-	Kulvert (b x h = 4,5x4 m)	Gnr. 94/5 (Statskog SF) Gnr. 94/7 (Kristen Rødvand) Gnr. 94/19 (Ukjent eier) Gnr. 94/20 (Ukjent eier) Gnr. 94/22 (Ørjan Skogmo) Gnr. 94/41 (Turid Langfjord-Clare) Gnr. 94/67 (Torbjørn Skarstad) Gnr. 94/78 (Torbjørn Skarstad)
2090	Høyre	Kryss	Forbindelse E6 – Fv. 356 (Røssvoll)
2450	-	Kulvert (b x h= 3x4 m)	Gnr. 94/22 (Ørjan Skogmo) Gnr. 94/41 (Turid Langfjord-Clare)
3150	Venstre	Kryss	Forbindelse E6 – Fv. 353 (Flyplass)
3320-3590	Venstre	Traktorveg	Gnr. 94/3 (Reidar Olsen) Gnr. 94/1 (Ove Hansen og Irene Simskar)
3640	-	Overgangsbru	Gnr. 94/1 (Ove Hansen og Irene Simskar) Gnr. 94/2 (Randi og Jan Sollien-Røssvoll) Gnr. 94/3 (Reidar Olsen) Gnr. 94/6 (Lars Petter Røssvoll) Gnr. 94/41 (Turid Langfjord-Clare)
4050	-	Kulvert (b x h= 3x4 m)	Gnr. 94/6 (Lars Petter Røssvoll) Gnr. 94/13(Lars Petter og Marit Røssvoll) Gnr. 94/14 (Lars Petter Røssvoll)
4440	Venstre	Driftsavkjørsel	Gnr. 94/5 (Statskog SF) Gnr.94/74(Ove Hansen og Irene Simskar)
4760	Høyre	Kryss	Forbindelse E6 – Røssvollsletta nord
4930	Venstre	Driftsavkjørsel	Gnr. 94/3 (Reidar Olsen) Gnr. 94/6 (Lars Petter Røssvoll)
5125	Høyre	Driftsavkjørsel	Gnr. 94/6 (Lars Petter Røssvoll)
5215	Venstre	Driftsavkjørsel	Gnr. 94/18 (Sigmunn og Gerd Sandhei) Gnr. 94/79 (Asbjørg Homstrand, Gunvor Johansen, Kirsten Åsmul og Astrid Stien)
5305	Høyre	Driftsavkjørsel	Gnr. 94/6 (Lars Petter Røssvoll) Gnr. 94/18 (Sigmunn og Gerd Sandhei)
5540	Venstre	Bolig	Gnr. 94/50 (Arne Dalmo)
5745	Høyre	Bolig	Gnr. 94/17 (Thomas Christensen)
5910	Høyre	Bolig	Gnr. 94/16 (Roald Granset) Gnr. 94/17 (Thomas Christensen)

6030	Venstre	Bolig/driftsavkjørsel	Gnr. 94/5 (Statskog SF) Gnr. 94/16 (Roald Granset) Gnr. 94/17 (Thomas Christensen) Gnr. 94/37 (Espen og Marte Kverneng Dahle)
6590	Venstre	Bolig/driftsavkjørsel	Gnr. 93/1 (Sigmund Sandhei)
6800	Høyre	Driftsavkjørsel	Gnr. 93/1 (Sigmund Sandhei) Gnr. 93/3 (Frank Sandhei)
7100	Høyre	Driftsavkjørsel	Gnr. 93/2 (Roger Sandhei og Oddny Dahlø)
7170	Venstre	Bolig/driftsavkjørsel	Gnr. 93/2 (Roger Sandhei og Oddny Dahlø) Gnr. 93/2/1 (Svein Mediå)

Landbruksavkjørsler til åkrer på Gnr. 94/3 (Reidar Olsen) etableres direkte fra atkomstveg mellom Røssvollsetta nord og ny E6.

## 5.0 Virkninger av planforslaget

I dette kapitlet har vegvesenet etter beste evne skissert hvilke virkninger man forventer ved en realisering av planforslaget. Tema omhandlende naturgitte farer (f. eks. flomfare og skredfare) er ivaretatt og dokumentert i kapittel 6 Risiko- og sårbarhetsanalyse, samt gjennom vedlagte utredninger.

### 5.1 Framkommelighet

Generelt legger planforslaget til rette for bygging av en fremtidsrettet E6 med slake kurver og akseptable stigningsforhold på strekningen. Vegstandarden blir svært god – og de valg som tas på dimensjonering av bru og tunnel medfører at det i fremtiden vil bli forholdsvis enkelt å oppgradere vegnettet dersom utviklingen gir et slikt behov.

Valget man tar med å legge E6 utenom Røssvoll medfører at ny veg blir ca. 250 meter lengre enn eksisterende veg. I tillegg blir det en ekstra bakketopp med maks stigning jfr. vegnormalen på strekningen. Det forventes ikke at stigningen vil gi framkommelighetsproblemer.

Framkommelighetsproblemer skapt av naturgitte forhold som flom og løsmasseskred fjernes ved å heve vegen over flomutsatt område, samt slake ut rasutsatte områder (Sandheia).

### 5.2 Trafikksikkerhet

Ny veg bygges med en standard og geometri som skal redusere risikoen for trafikkulykker, og som skal bidra til å redusere skadeomfanget i de ulykker som skjer. I dette ligger at vegen skal være lettleselig for trafikanten slik at risikoen for at trafikanten gjør feil reduseres, samtidig som konsekvensen ved å gjøre feil skal være så liten som mulig.

Ved en realisering av denne planen vil de som er bosatt langs dagens E6 (spesielt på Røssvoll) oppleve en ny verden, ved at de tilnærmet blir boende langs en lang boliggate. I dette ligger også en gevinst i form av at frykten for hva som kan skje på dagens veg reduseres ved at man får et tydelig skille mellom gjennomgangstrafikk og lokaltrafikk, i tillegg til at hastigheten langs dagens E6 muligens blir satt noe ned (avgjøres av den som overtar dagens E6, se forslag til omklassifisering).

Det er ikke lagt inn en egen g/s-veg løsning, da løsningen som helhet legger til rette for at myke trafikanter kan benytte eksisterende E6 som atkomstveg. Sikkerheten for myke trafikanter er således ivaretatt innenfor planområdet.

### 5.3 Kollektivtrafikk

Gjennom vegplanleggingen har Statens vegvesen et særlig ansvar for å legge til rette for kollektivtransport. I dette tilfellet oppgis primærbehovet å være løsninger for rutegående buss mellom Mo i Rana og Storforshei.

Foreslått løsning med atkomst nord på Røssvollsetta muliggjør at buss kan kjøre av E6 ved Reinforsheia eller Røssvoll og ut på E6 igjen nord på Røssvollsetta. I tillegg skal løsningen fungere som atkomstveg mellom gårdsbruk og landbruksareal på Røssvollsetta.

### 5.4 Byggegrenser

Generell byggegrense langs riksveg er 50 meter jfr. veglovens § 29.

### 5.5 Støyforhold

I henhold til retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442, er fremtidig støysituasjon ved de ulike alternativene beregnet, og det er lagt inn forslag til støyskjermingstiltak. Alle beregninger og vurderinger kan sees i X-tegningene i illustrasjonsheftet.

Det er kun en bolig (Gnr. 96/45 eid av Inger Blikra og Morten Rygh) som ligger innenfor rød støysone (boligen får en forbedret støysituasjon ved bygging av ny veg, men støynivået er allikevel av en slik dimensjon at støydempende tiltak bør iverksettes). For denne boligen vil det i forbindelse med prosjektering og gjennomføring av veganlegget bli gjort en vurdering av innendørs støynivå, samt vurdering av utendørs støynivå for å sikre uteoppholdsareal som ikke overstiger 55dBA. I tillegg er det nødvendig å bygge en støyskjerm med høyde 0,9 meter over vegbanen fra profil 1690 til profil 1990, og en støyvoll med høyde 2,0 meter over vegbanen fra profil 3830 til profil 4300.

### 5.6 Landskap/bybilde

Temaet landskap er nærmere omtalt i heftet *Landskapsvurdering for vegprosjekt E6 Fallheia – Sandheia*.

## 5.7 Nærmiljø/friluftsliv

For å definere bruksverdi og funksjonen til areal langs ny E6, samt skaffe en oversikt over barnas bevegelsesmønster (trafiksikkerhet) har vegvesenet i dette planprosjektet gjennomført en barnetråkkartlegging i samarbeid med Skonseng skole og Skonseng- og Røssvoll bygdelag. Formålet med denne kartleggingen er blant annet at man får en mulighet til å påvise mulige konfliktpunkter mellom dagens arealbruk - og foreslått arealbruk og vurdere behovet for avbøtende tiltak.

Hele kartleggingen kan sees i heftet *Barnetråkkregistrering E6 Fallheia – Sandheia*.

### 5.7.1 Temakart Skonseng skole

Konfliktpunkt	Område på temakart	Forslag til løsning	Problem løst?
Atkomstveg crossbane	Veg til 3	Atkomst via kulvert	Ja

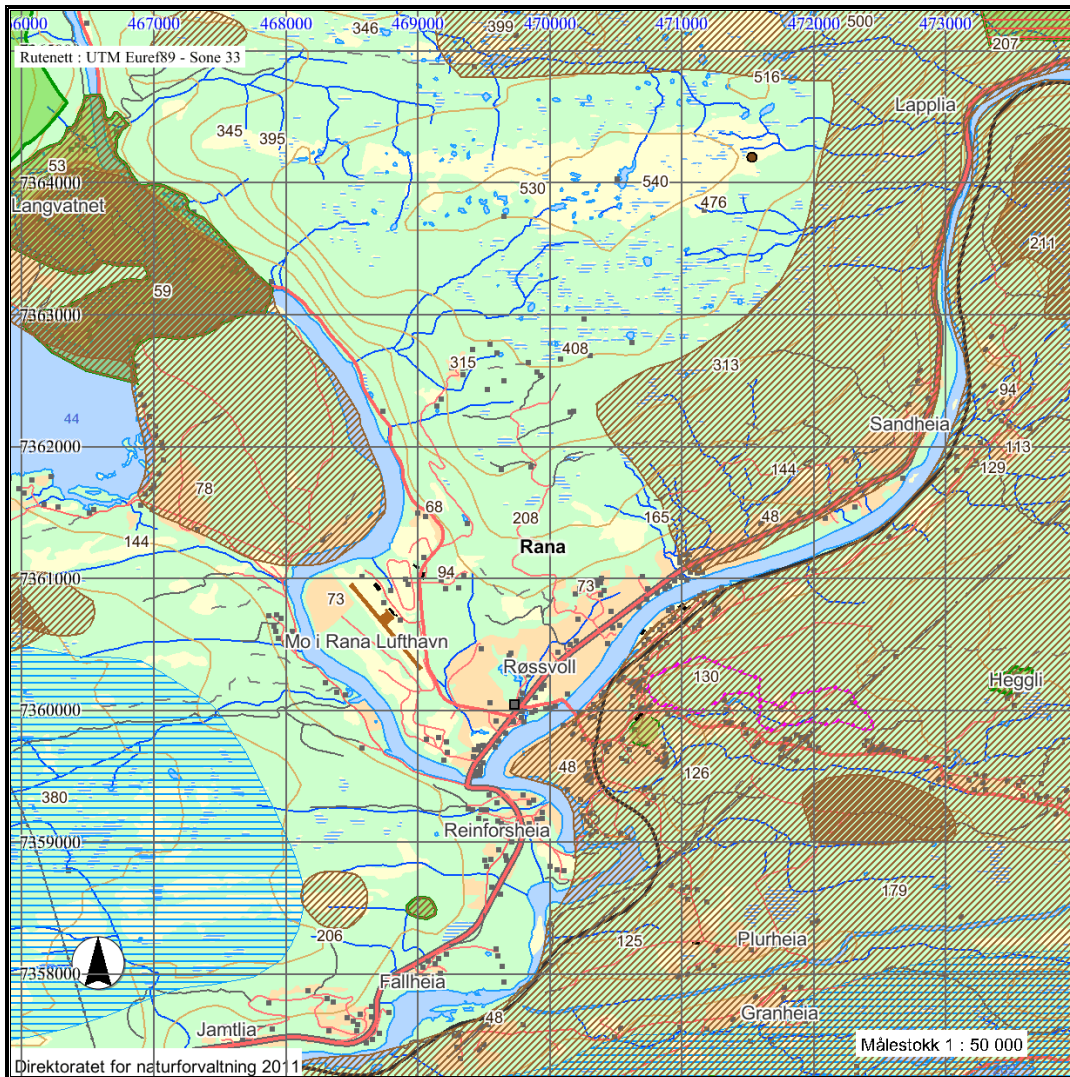
### 5.7.2 Temakart Bygdelag

Konfliktpunkt	Område på temakart	Forslag til løsning	Problem løst?
Atkomstveg	1	Tursti over tunnel kan benyttes	Ja
Atkomstveg crossbane	Veg til 2	Atkomst via kulvert	Ja
Atkomstveg	16	Ingen løsning pga. store høydeforskjeller	Nei
Turveg	Håmandalen	Ingen løsning pga. store høydeforskjeller. Atkomst via overgangsbru mulig.	Nei
Turområde/Turveg	3,10,11,19 og 20	Overgangsbru og kulvert	Ja



## 5.8 Naturmiljø. Forholdet til kravene i kap. II i Naturmangfoldloven

Planområdet er vurdert ut fra foreliggende data i Naturbasen, samt befaringer foretatt av vegvesenets personell i forbindelse med planleggingen.



På Reinforsheia ble det i 1999 registrert et "område for rødlistet soppart, ref. BN00014194)" i Naturbasen. For å avgrense forekomsten og sjekke status i Reinforsheia-området er det gjennomført en kartlegging (se vedlagte Ecofact rapport 2009-65) av spesielt hyasintvokssopp og slørvokssopp. Området bærer preg av hogst, og det ble kun påvist punktregistreringer av hyasintvokssopp. Den foreslåtte veglinjen er lagt i tunnel på dette strekket og kommer således ikke i konflikt med forekomstene av hyasintvokssopp.

Bortsett fra at det er påvist ett elgtrekk på Reinforsheia og at det lokalt er mye elg i området (ref. lokalbefolkningen, Naturbase, samt egne befaringer i området) er det ikke registrert andre spesielle arter, naturmiljø eller kulturmiljø gjennom dette planarbeidet.

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

## 5.9 Kulturmiljø

Det er ikke registrert særskilte kulturmiljøer innen planområdet.

## 5.10 Naturressurser

### 5.10.1 Landbruk

Generelt legges det til rette for at de fleste naturressurser i området fortsatt kan benyttes som nå ved at atkomstmulighetene er ivaretatt gjennom landbruksavkjørsler, kulverter/underganger og overgangsbru. Bygging av en ny E6 på strekningen fra Fallheia til Sandheia vil imidlertid gi omfattende inngrep i naturressursgrunnlaget for enkelte landbruksutøvere på strekningen. For å synliggjøre konsekvensene er det foretatt en grov registrering av hvilke gårdsbruk som rammes – og i hvilket omfang det enkelte gårdsbruket rammes med hensyn til nedbygging av jordbruksland (åker). **Det gjøres spesielt oppmerksom på at innmålingene er foretatt på et svært grovt nivå, og at en mer detaljert innmåling vil bli foretatt ved grunnerverv.**

Gnr.	Bnr	Grunneier	Dyrka mark som går tapt ved en realisering av alternativ 1	Jordbruksareal som nyskapes og tilbakeføres eiendommen
96	3	Roald Elvebakk	18	
96	2	Jan Elvebakk		
96	1	Terje Elvebakk		
94	7	Kristen Rødvand	2	
94	20	Ukjent eier	3,5	
94	41	Turid Langfjord-Clare	8,3	2,0
94	22	Ørjan Skogmo	2,5	2,5
94	3	Reidar Olsen	16	2,6
94	6	Lars Petter Røssvoll	1,5	0,6
94	74	Irene Simskar Ove Hansen	8,5	
93	1	Sigmunn Sandhei	4,4	
		Oppsummert	~64,7	~7,7

Det vil i tillegg gå med noe jordbruksland (åker) fra Røssvollsletta og nordover, men mengden areal (areal som er utenfor vegvesenets eiendomsgrenser) er så liten at den er vanskelig målbar på dette stadiet i planprosessen.

Alle steder hvor det er mulig ut fra grunnforhold og øvrige høydeforhold på stedet vil det bli lagt til rette for aktiv landbruksdrift inn mot ny E6 (slake skråninger 1:7). Videre vil det bli etablert ny dyrket mark på enkelte faste deponier. Hvor mange daa ny dyrkbar mark dette blir klarer vi ikke å anslå på nåværende planstadium (kommer i byggeplan), men vi forventer at samfunnet totalt sett vil tape noen dekar dyrket mark ved en realisering av denne planen.

I tillegg vil ca. 120 daa med beite (sau) bli ervervet av vegvesenet. Spesielt hardt rammes gårdsbrukene Gnr. 94/22 og 94/21 eid av Ørjan og Elna Skogmo (mister ca. 28,5 daa med beite) og Gnr. 94/2 eid av Randi og Jan Sollien-Røssvoll (mister ca. 55 daa med beite i tillegg til at ca. 12 daa vanskelig kan utnyttes på en regningssvarende måte). Det gjøres i denne sammenheng spesielt oppmerksom på at tallet 120 daa er noe misvisende, da store deler av arealet som ikke bygges ned i utgangspunktet kan benyttes til beite også i fremtiden (arealet erverves fordi vegvesenet skal ha eiendomsrett til hele veglegemet, inklusive fyllinger og skjæringer).

Statens vegvesen ser også at en ny veg vil gi noen 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.

### 5.10.2 Reindrift

Temaet er omtalt i heftet *Konsekvensutredning reindrift, Detaljregulering for E6 Fallheia – Sandheia, Rana kommune*. I dette kapittelet gjengis således kun de deler av utredningen som omhandler planforslagets virkning ved de ulike alternativer.

Historisk sett har ikke Hestmannen/Strandtindende reinbeitedistrikt benyttet arealene til reinbeite tidligere. Bakgrunnen oppgis å være at tidligere grenser for reinbeitedistriktets utbredelse medførte en vanskelig atkomst til området. Grensene mellom reinbeitedistriktene ble imidlertid justert i 1999 og Hestmannen/Strandtindende reinbeitedistrikt planlegger å ta området i bruk innen kort tid.

Konsekvenser for reindriften vil være:

- Beiteland bygges ned (ca. 20 daa).
- Naturlig trekk til beiteland (ca. 670 daa) mellom planlagt ny E6 og Ranelva vil bli delvis forhindret pga kombinasjon høye vegskjæringer og landskapets topografi (høydedrag i landskapet går i en øst-vest retning).
- Driftsmessige ulemper (Topografiske forhold kombinert med planlagt ny skjæring vil vanskeliggjøre flytting/driving av rein).
- Avbøtende tiltak kan være gjerding (i nødvendig utstrekning) langs skjæringer for å lede reinen til beiteland mellom planlagt ny E6 og Ranelva.

### 5.11 Vannregime i Langvassåga

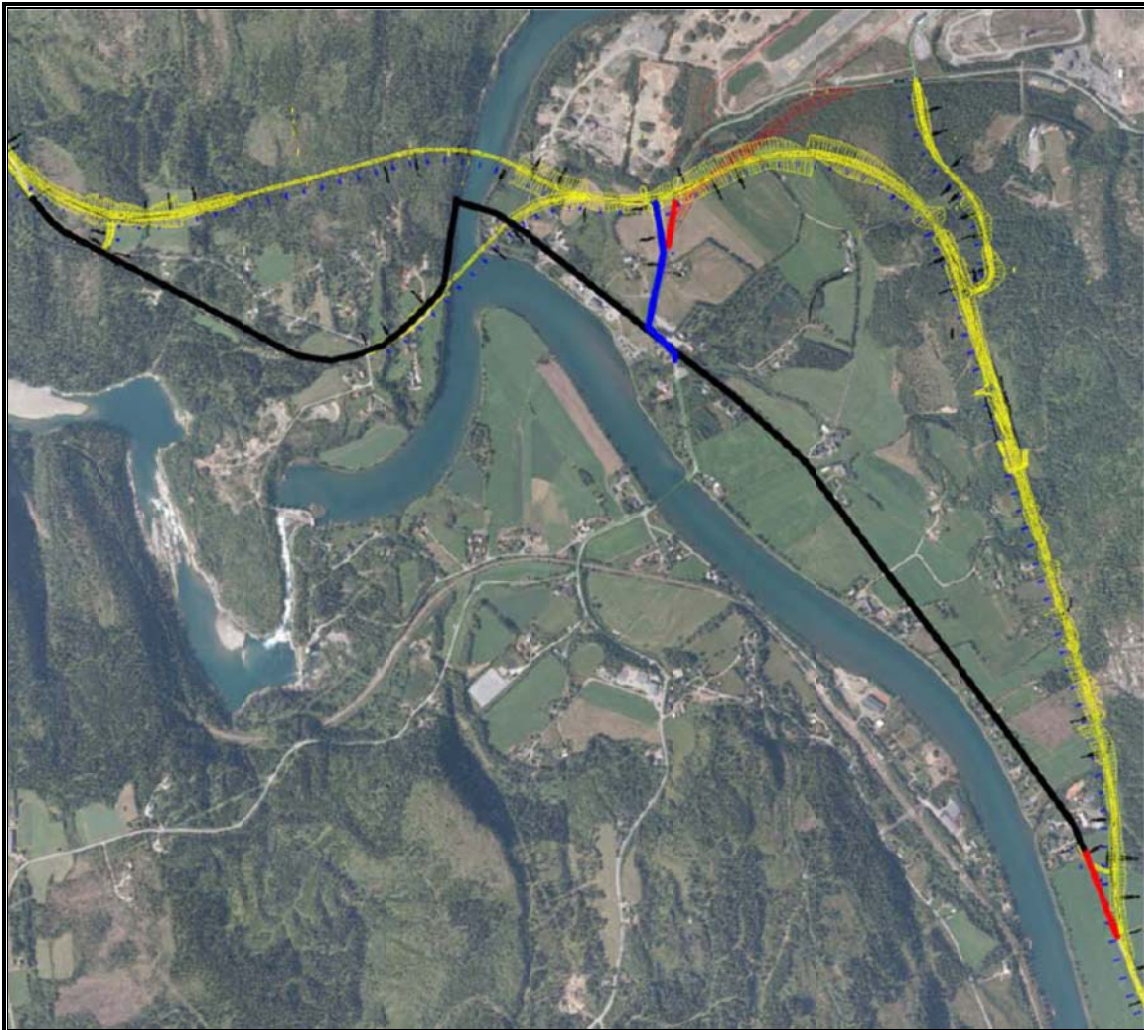
Valgt løsning legger til rette for bygging av bru med ett fundament i elv. Brupilarer i elva virker oppstuende på vannstanden oppstrøms brua. Hvor mye avhenger imidlertid av diameter og utforming på brupilarene. I den skisserte løsningen predikeres det at den skisserte bruløsningen vil gi oppstuinger på mindre enn 1 cm. Bygging av en ny bru vil således ikke ha noen/marginal innvirkning på dagens vannregime i Langvassåga. Løsningen er omtalt i heftet *Hydrologiske vurderinger i forbindelse med ny bru over Langvassåga i Rana i Nordland, NVE 2011*.



### 5.12 Avlastet veg og forslag til omklassifisering

Statens vegvesen foreslår at dagens E6 fra Fallheia til Heien, inklusive eksisterende Langvassåga bru overføres til Rana kommune. Vegen utgjør ca. 3800 meter og er illustrert med svart strek. Fv. 356 foreslås forlenget (illustrert med blå strek) fra dagens startpunkt (kryss Skonseng) til ny E6 (via eksisterende Fv. 353). Ny veg som foreslås overført til Nordland fylkeskommune er således ca. 120 meter av eksisterende E6. Samtidig foreslås deler av eksisterende Fv. 353 nedlagt, revegetert til åker og tilbakeført til tilstøtende eiendommer. Arealet er illustrert med rød strek.

Videre foreslås ca. 250 meter av dagens E6 på Røssvollsetta nedlagt, revegetert til åker og tilbakeført til tilstøtende eiendommer. Arealet er illustrert med rød strek.



## 6.0 Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse)

Planlegging etter plan- og bygningsloven skal bidra til at arealbruk og bebyggelse blir til størst mulig gavn for den enkelte og samfunnet. En vurdering av samfunnssikkerhet, risiko- og sårbarhet må derfor være tema i planleggingen, slik at vi unngår å sette liv, helse og materielle verdier i fare gjennom en uheldig arealdisponering.

En realisering av detaljreguleringsplan E6 Fallheia - Sandheia skal kunne gjøres på en trygg og sikker måte. Det medfører at man må ha reflektert over en del kritiske temaer og sikret seg kontroll over enkeltfaktorer på et tidlig stadium av planleggingen. Med bakgrunn i innspill fra særlovsmyndigheter og Statens vegvesen sine egne erfaringer anser Statens vegvesen at temaene naturfare, menneske og virksomhetsbasert fare, beredskap, trafikkisikkerhet, tunnelsikkerhet og helse- miljø- og sikkerhet i bygge- og driftsfasen bør inngå i denne analysen

### 6.1 Naturfare

#### 6.1.1 Skred (kvikkleireskred, jordskred, snøskred, fjellskred og tsunami)

Det er gjennomført omfattende geotekniske undersøkelser (se vedlagte rapporter) for prosjektet, og de geotekniske rapportene konkluderer med at det ikke vil foreligge fare ved gjennomføring av anlegget.

Det er videre gjennomført en geologisk kartlegging av området for å sikre at ny E6 slik den foreslås plassert er sikker i forhold til naturgitte farer. Vurderingene er gjennomført ved gjennomgang av aktsomhetskartene for steinsprang og snøskred fra skrednett.no, samt befaringer i felt.

For hele strekningen gjelder at for eventuelle mindre ustabiliteter i forbindelse med etablering av bergskjæringer vil dette bli ivaretatt under anlegget.

Ved Furuhaugen i området ved pel 4100 – 4350 er steinsprangfaren vurdert nærmere. Den nærmeste skrenten ved pel 4150 opp mot 85 moh vil utgjøre som den er i dag en viss fare for steinsprang mot den planlagte vegen. Dette partiet skal renskes og sikres under anlegget. Flogene/svaene lengre øst opp mot 140 moh, ved pel 4300, har storblokkig ur nedenfor og et flatere parti på oversiden av den planlagte vegen. Eventuelle steinsprang fra flogene vil stanse i skråningen nedenfor og vil ikke representere noen fare for den planlagte vegen.

For snøskred indikeres 3 mindre områder innenfor aktsomhetsområdene. Området ved Furuhaugen har terrengoverflate med stor forankrings-evne og utgjør ingen potensielle områder for utløsning av snøskred. De to andre områdene er skogkledt og representerer ingen snøskredområder. Selv om områdene skulle bli snauhogst, vil de ikke være snøskredområder.



### 6.1.2 Flomfare

Vegvesenet har på bakgrunn av områdets karakter hatt særskilt fokus på flomfare og isgang i dette prosjektet. Utgangspunktet for plassering av bru, fundamenter og veglinje er gjort på bakgrunn av NVE rapport 8-2003 Flomsonekart: Delprosjekt Røssvoll, samt NVE rapport 2011 - "Hydrologiske vurderinger i forbindelse med ny bru over Langvassåga i Rana i Nordland".

Ny veg er ikke flomutsatt (dimensjonert til minimum å klare en 200-årsflom).

### 6.1.3 Vind

Vegvesenet er ikke kjent med at det er spesielt vanskelige vindforhold i området.

## 6.2 Menneske- og virksomhetsbasert fare

Foruten Røssvoll lufthavn er det ingen menneske- eller virksomhetsbaserte farer i nærheten av ny E6. Dersom ulykke skulle skje på Røssvoll finnes det omkjøringsmulighet langs dagens E6.

## 6.3 Beredskap

Vegstengning kan være sannsynlig i kortere perioder i forbindelse med ulykker.

Det finnes ikke (landfaste) omkjøringsalternativer på strekningen fra Røssvollsletta til Sandheia.

## 6.4 Trafikksikkerhet

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

## 6.5 Tunnelsikkerhet

Tunneler regnes som særskilte brannobjekter, medførende at det gjennomføres egne risikovurderinger for disse. Risikovurderingen godkjennes av Vegdirektoratet.

## 6.6 Helse, miljø og sikkerhet i bygge- og driftsfasen

Som en del av detaljreguleringsplanarbeidet er det utarbeidet en særskilt risikovurdering (RISKEN) for gjennomføringen av planen. Det vil for øvrig bli utarbeidet en egen Sikkerhets-, Helse- og arbeidsmiljøplan (SHA-plan) og Ytre Miljøplan (YM-plan) før anleggsarbeider tar til. I tillegg skal entreprenør lage en Sikker Jobb Analyse (SJA) før utførelse av risikofylte arbeidsoppgaver.

## 7.0 Konsekvensutredning

Formålet med en konsekvensutredning er å fremskaffe beslutningsrelevant faktainformasjon. Tema som skal utredes ble fastsatt av Rana kommune i sak 39/10. Det henvises til kapittel 2.4 for en nærmere redegjørelse av tema og tilhørende utredning. Flere tema enn de som er skissert i planprogrammet ansees imidlertid å være av en slik karakter at de vil gi beslutningsrelevant informasjon. Vegvesenet har i dette tilfellet derfor valgt å sammenstille en del mer informasjon enn den som etterspørres i planprogrammet. Vurderingene er merket med + for positiv gevinst, ± for nøytral gevinst og – for negativ gevinst.

Beslutningsrelevant informasjon	0 – alternativ (ingen ting gjøres)	Alternativ 1 (tunnel og bru)	Alternativ 2 (bru Røssvollneset)
Framkommelighet	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Langvassåga bru vil fortsatt være en flaskehals.</li> <li>- Ved en 100-årsflom vil E6 oversvømmes på 3 steder.</li> <li>- Området Masterdalsheia – Sandheia vil være utsatt for løsmasseskred.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Planforslaget legger til rette for bygging av en fremtidsrettet E6 med slake kurver og akseptable stigningsforhold.</li> <li>- Ny veg blir ca. 250 meter lengre enn dagens veg.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Planforslaget legger til rette for bygging av en fremtidsrettet E6 med slake kurver og akseptable stigningsforhold.</li> <li>- Ny veg blir ca. 550 meter lengre enn dagens veg.</li> </ul>
Trafikksikkerhet	<ul style="list-style-type: none"> <li>- E6 med store standardsprang og mange direkteavkjørsler.</li> <li>- Utrygt for gående og syklende langs E6 jfr. barnetråkk.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Løsningen fremmer god trafikksikkerhet. Alternativet gir en noe bedre trafikksikkerhet enn alternativ 2.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Løsningen fremmer god trafikksikkerhet.</li> </ul>
Kollektivtrafikk	± Ingen forskjell mellom alternativene	± Ingen forskjell mellom alternativene	± Ingen forskjell mellom alternativene
Byggegrense	± Generell byggegrense langs riksveg er 50 meter jfr. veglovens § 29	± Generell byggegrense langs riksveg er 50 meter jfr. veglovens § 29	Generell byggegrense langs riksveg er 50 meter jfr. veglovens § 29

Beslutningsrelevant informasjon	0 – alternativ (ingen ting gjøres)	Alternativ 1 (tunnel og bru)	Alternativ 2 (bru Røssvollneset)
Landskap/bybilde	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Landskapsanalysen konkluderer med at eksisterende veg over Røssvollsletta bør benyttes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alternativet medfører store inngrep i viktige landskapselement.</li> <li>- Skjæringen før tunnelen skaper en barriereeffekt i forhold til friluftsliv, reindrift og elgtrekk.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alternativet medfører store inngrep i viktige landskapselement.</li> </ul>
Nærmiljø/friluftsliv/bosituasjon	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Nærhet til butikkene på Røssvoll opprettholdes</li> <li>± E6 på “dørstokken”</li> <li>- Barriereeffekt for barn- og unge.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Områdene Fallheia-Reinforsheia-Røssvoll-Skonseng knyttes tettere sammen ved at internvegnettet (dagens E6) i praksis vil fungere som en lang boliggate.</li> <li>+ Løsningen medfører at området Reinforsheia “frigis” i forhold til f.eks. boligbygging langs det som i dag er E6.</li> <li>- E6-trafikken ledes utenom butikkene på Røssvoll, noe som kan gi et mindre kundegrunnlag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Områdene Reinforsheia – Røssvoll – Skonseng knyttes tettere sammen ved at internvegnettet (dagens E6) i praksis vil fungere som en lang boliggate.</li> <li>- E6-trafikken ledes utenom butikkene på Røssvoll, noe som kan gi et mindre kundegrunnlag</li> <li>- Valg av løsningen innebærer at 7 bolighus må innløses på Røssvollneset.</li> </ul>

Beslutningsrelevant informasjon	0 – alternativ (ingen ting gjøres)	Alternativ 1 (tunnel og bru)	Alternativ 2 (bru Røssvollneset)
Naturmiljø	+ Ingen endringer.	+ Hyasintvokssopp er påvist innen planområdet. Den foreslåtte veglinjen er lagt i tunnel på dette strekket og kommer således ikke i konflikt med forekomstene av hyasintvokssopp.  - Urørt natur tas i bruk.  - Skjæringen før tunnelen skaper en barriereeffekt i forhold til friluftsliv, reindrift og elgtrekk.	- Urørt natur tas i bruk.
Naturressurser	+ Ingen endringer	+ Noe ny dyrka mark skapes.  - Ca. 65 daa dyrket mark går tapt. - Ca. 100 daa beite (sau) går tapt. - Ca. 20 daa beiteland(rein) går tapt. - Ca. 670 daa beiteland (rein) gjøres vanskelig tilgjengelig.	+ Noe ny dyrka mark skapes.  - Ca. 48 daa dyrket mark går tapt. - Ca. 100 daa beite (sau) går tapt.
Kulturmiljø	+ Det er ikke registrert særskilte kulturmiljøer innen planområdet	+ Det er ikke registrert særskilte kulturmiljøer innen planområdet	+ Det er ikke registrert særskilte kulturmiljøer innen planområdet
Støyforhold	- Flere eksisterende boliger ligger i rød støysone.	- 1 bolig ligger innen rød støysone.	

Beslutningsrelevant informasjon	0 – alternativ (ingen ting gjøres)	Alternativ 1 (tunnel og bru)	Alternativ 2 (bru Røssvollneset)
Risiko- og sårbarhetsanalyse	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ved en 100-årsflom vil E6 oversvømmes på 3 steder.</li> <li>- Området Masterdalsheia – Sandheia vil være utsatt for løsmasseskred.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Ny veg blir ikke flomutsatt</li> <li>- Tunnelen regnes som et særskilt brannobjekt, medførende at kommunalt brannvesen får tilsynsoppgaver, og må sørge for at nødvendig beredskap og redningsutstyr er på plass.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Ny veg blir ikke flomutsatt</li> </ul>
Samfunnsøkonomi	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tidvis fremkommelighetsproblemer.</li> <li>- Mangel på g/s-veg kan gi fatal utgang.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Rana kommune og beboere innen planområdet kan vurdere behovet for skoleskyss på nytt.</li> <li>- Løsningen er dyrere å bygge enn alternativ 2, og tunnelen påfører samfunnet vesentlige fremtidige kostnader forbundet med drift og vedlikehold.</li> <li>- Samfunnet får to veger å drifte istedenfor en (Rana kommune må sannsynligvis overta drift og vedlikehold av eksisterende E6, ca. 3800 meter).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Rana kommune og beboere innen planområdet kan vurdere behovet for skoleskyss på nytt.</li> <li>+ Dagens E6 på strekningen Fallheia – Elvebakk kan benyttes videre (ikke behov for investering på ca. 1,5 km).</li> <li>- Løsningen medfører at samfunnet får en E6 som er ca. 300 meter lengre enn det alternativ 1 legger til rette for.</li> <li>- Samfunnet får to veger å drifte istedenfor en (Rana kommune må sannsynligvis overta drift og vedlikehold av eksisterende E6, ca. 2300 meter).</li> </ul>

Beslutningsrelevant informasjon	0 – alternativ (ingen ting gjøres)	Alternativ 1 (tunnel og bru)	Alternativ 2 (bru Røssvollneset)
Flomproblematikk	- Ved en 100-årsflom vil E6 oversvømmes på 3 steder.	+ Ny veg vil ikke være flomutsatt	+ Ny veg vil ikke være flomutsatt
Kraftproduksjon Vannregime	± Ingen endring.	± Bruløsning forutsetter 1 fundament i elv. Løsningen vil ha minimal/ingen innvirkning på vannregimet.	± Løsningen legger opp til at det ikke skal være fundament i elv.

## 8.0 Oppsummering og anbefaling

Statens vegvesen anmoder Rana kommune om å ta plansaken opp til behandling i tråd med plan og bygningslovens § 12-12.



## 9.0 Andre dokumenter

### 9.1 Reguleringsbestemmelser

#### § 1 GENERELT

##### § 1.0 Formål

Detaljreguleringsplanen skal legge til rette for bygging av ny E6, samt sikre fremtidig arealdisponeringen rundt ny E6.

##### § 1.1 Planavgrensning

Det regulerte området er vist med plangrense på plankart med PlanID 5010, sist revidert 19. mars 2012 i målestokk 1:2000.

##### § 1.2 Planområdets arealformål og soner

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

- § 12-5 nr. 2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
  - o Veg
- § 12-5 nr. 5 Landbruks-, natur-, og friluftformål samt reindrift
  - o LNFR-areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næring basert på gårdens ressursgrunnlag.
- § 12-6 Faresone
  - o Høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler)
- § 12-6 Hensynssone/Gjennomføringssone
  - o Midlertidig anleggsområde/Riggområde

## § 2 FELLESBESTEMMELSER

§ 2.0 Etter Veglovens § 29 er byggegrensen 50 m fra senterlinje riksveg. Forbudet gjelder ikke bygninger i tilknytning til veganlegget.

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

§ 2.2 Miljødepartementets retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging(T-1442) skal legges til grunn for dimensjonering av støytiltak i reguleringsplanen. Støygrensen er i utgangspunktet  $L_{den} = 55$  dBA ved uteplass og utenfor rom med støyfølsom bruk. Retningslinjene åpner for at støygrensen ved utbedrings- og trafikksikkerhetstiltak kan økes.

For bygninger med støyfølsom bruk som, etter fastlagte skjermingstiltak langs veg, har en støybelastning som ligger i intervallet 55 – 65 dBA og som ikke har en støyøkning på  $>3$  dBA tilbys ingen form for støydempende tiltak. Ved bygninger som har en økning  $>3$  dBA og ligger i intervallet 55 – 65 dBA eller hvor støybelastningen er  $>65$  dBA skal det gis tilbud om skjermingstiltak. Skjermingstiltakene kan være voller, skjjermer eller tiltak på fasaden slik at det oppnås tilfredsstillende støynivå på privat uteplass og i alle oppholds- og soverom.

Før ny E6 kan tas i bruk skal støyskjerming være etablert.

### § 3 SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

#### §3.1 Veg – område V1

Formålet omfatter alle arealer til offentlig veg, bru, vegkryss, stopplommer, grøft- og skråningsareal, rekkverk, støyvoller, kulverter, overgangsbruer, frisiktsoner og andre anlegg som naturlig tilhører ny veg, inklusive viltgjerde.

E6 skal ha høyder som vist i illustrasjonshefte datert mars 2012. Mindre endringer av høyden kan gjøres uten at det er å regne som avvik fra disse bestemmelsene. Definisjonen «mindre endring» må sees på bakgrunn av graden av berørt naboskap.

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

#### § 3.2 Veg – område V2

Formålet omfatter arealer til offentlig veg.

#### § 3.3 Veg – område V3

Formålet omfatter areal til privat veg, herunder atkomst til deponiområde LNFR4 og LNFR5.

#### § 3.4 Veg – område V4

Formålet omfatter arealer til offentlig veg.

#### § 3.5 Veg – område V5

Formålet omfatter arealer til privat veg.

#### § 3.6 Veg – område V6

Formålet omfatter arealer til privat veg, herunder atkomst til LNFR2.

#### 3.7 Veg – område V7

Formålet omfatter areal under grunnen til tunnel E6.

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

### § 4.0 Generelt

Arealet avsettes til landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift.

Deponering av masser skal primært skje i tilknytning til utslaking av vegskulder, med formål å legge til rette for aktiv jordbruksdrift inn mot E6 (med unntak av sikkerhetssone). Stiplede områder (Gjennomføringssone - midlertidig anleggsområde/riggområde) kan tas i bruk til midlertidige anleggsområder, riggområde, etc. i anleggsperioden. Bestemmelser om midlertidig anleggsområde fjernes fra plankart når ny E6 er bygd.

### § 4.1 LNFR-1

Området avsettes som skjerm mellom ny og gammel E6. Ved behov for å sikre reindriften atkomst til beiteland ned mot Ranelva tillates området bearbeidet slik at rein enkelt kan passere arealet.

### § 4.2 LNFR-2

Området kan i anleggsperioden benyttes som massedeponi hvor masser fra arbeidet med ny E6 kan deponeres på permanent basis. De deler av området som tas i bruk skal revegeteres og tilbakeføres til landbruksformål.

### § 4.3 LNFR-3

Området kan i anleggsperioden benyttes som midlertidig massedeponi og riggområde. Anleggsveger fra V4 og opp til tunnelportal kan etableres. Nødvendige permanente sikringstiltak for tunnel (f.eks. gjerde) kan etableres i området. De deler av området som tas i bruk skal revegeteres og tilbakeføres til landbruksformål.

### § 4.4 LNFR-4

Området kan benyttes som massedeponi på midlertidig og permanent basis, samt riggområde. Deponiet kan holdes åpent for å sikre vegvesenet og andre offentlige etater tilgang til stein ved fremtidige byggeprosjekter i nærområdet. Ved opphør av bruk skal de deler av området som er tatt i bruk revegeteres og tilbakeføres til landbruksformål.

### § 4.5 LNFR-5

Området kan i anleggsperioden benyttes som massedeponi hvor masser fra arbeidet med ny E6 kan deponeres på permanent basis. De deler av området som tas i bruk skal revegeteres og tilbakeføres til jordbruksformål.

### § 4.6 LNFR-6

Området kan i anleggsperioden benyttes som midlertidig massedeponi og riggområde. De deler av området som tas i bruk skal revegeteres og tilbakeføres til jordbruksformål.

§ 4.8 LNFR-8

Området skal rassikres i anleggsperioden.

§ 4.9 LNFR-9

Området kan i anleggsperioden benyttes som permanent og midlertidig massedeponi og riggområde. De deler av området som tas i bruk skal revegeteres og tilbakeføres til jordbruksformål.

§ 4.10 LNFR-10

Området kan i anleggsperioden benyttes som massedeponi. De deler av området som tas i bruk skal revegeteres og tilbakeføres til jordbruksformål der topografien muliggjør en slik bruk.

§ 4.11 LNFR-11

Området kan i anleggsperioden benyttes som midlertidig massedeponi og riggområde. De deler av området som tas i bruk skal revegeteres og tilbakeføres til jordbruksformål.

§ 4.12 LNFR-12

Området kan i anleggsperioden benyttes som midlertidig og permanent massedeponi. De deler av området som tas i bruk skal revegeteres og tilbakeføres til jordbruksformål.

§ 4.13 LNFR-13

Området kan i anleggsperioden benyttes som midlertidig massedeponi og riggområde. Eksisterende E6 skal fjernes og revegeteres tilbake til jordbruksformål. Øvrige deler av området som tas i bruk skal revegeteres og tilbakeføres til jordbruksformål.

§ 4.14 LNFR-14

Området kan i anleggsperioden benyttes som midlertidig og permanent massedeponi. De deler av området som tas i bruk (foruten areal fra profil 4500-4640) skal revegeteres og tilbakeføres til jordbruksformål.

§ 4.15 LNFR-15

Området kan i anleggsperioden benyttes som midlertidig og permanent massedeponi. De deler av området som tas i bruk skal revegeteres og tilbakeføres til jordbruksformål.

§ 4.16 LNFR-16

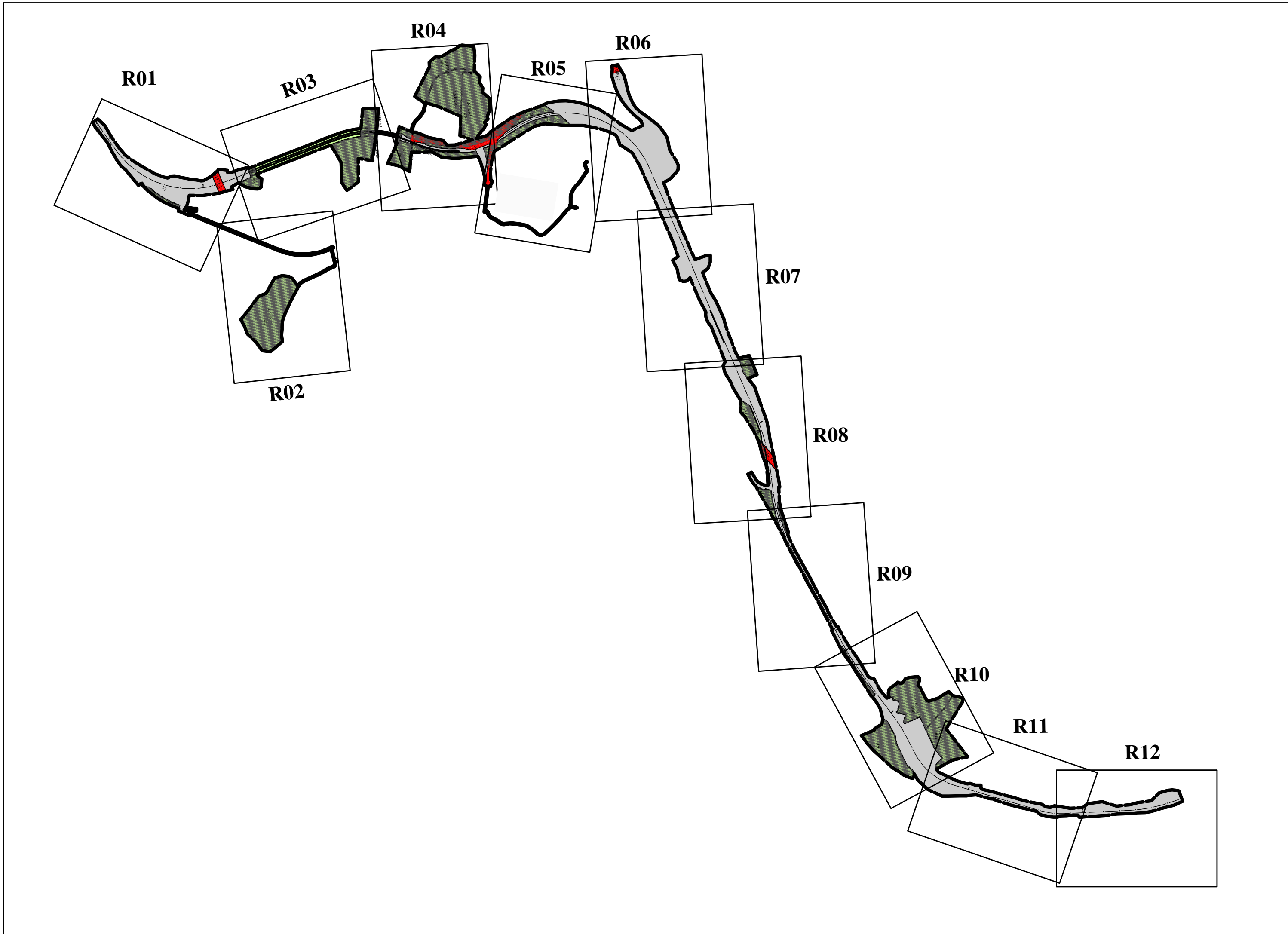
Området kan i anleggsperioden benyttes som midlertidig og permanent massedeponi. De deler av området som tas i bruk skal revegeteres og tilbakeføres til jordbruksformål.

§ 5 FARESONE

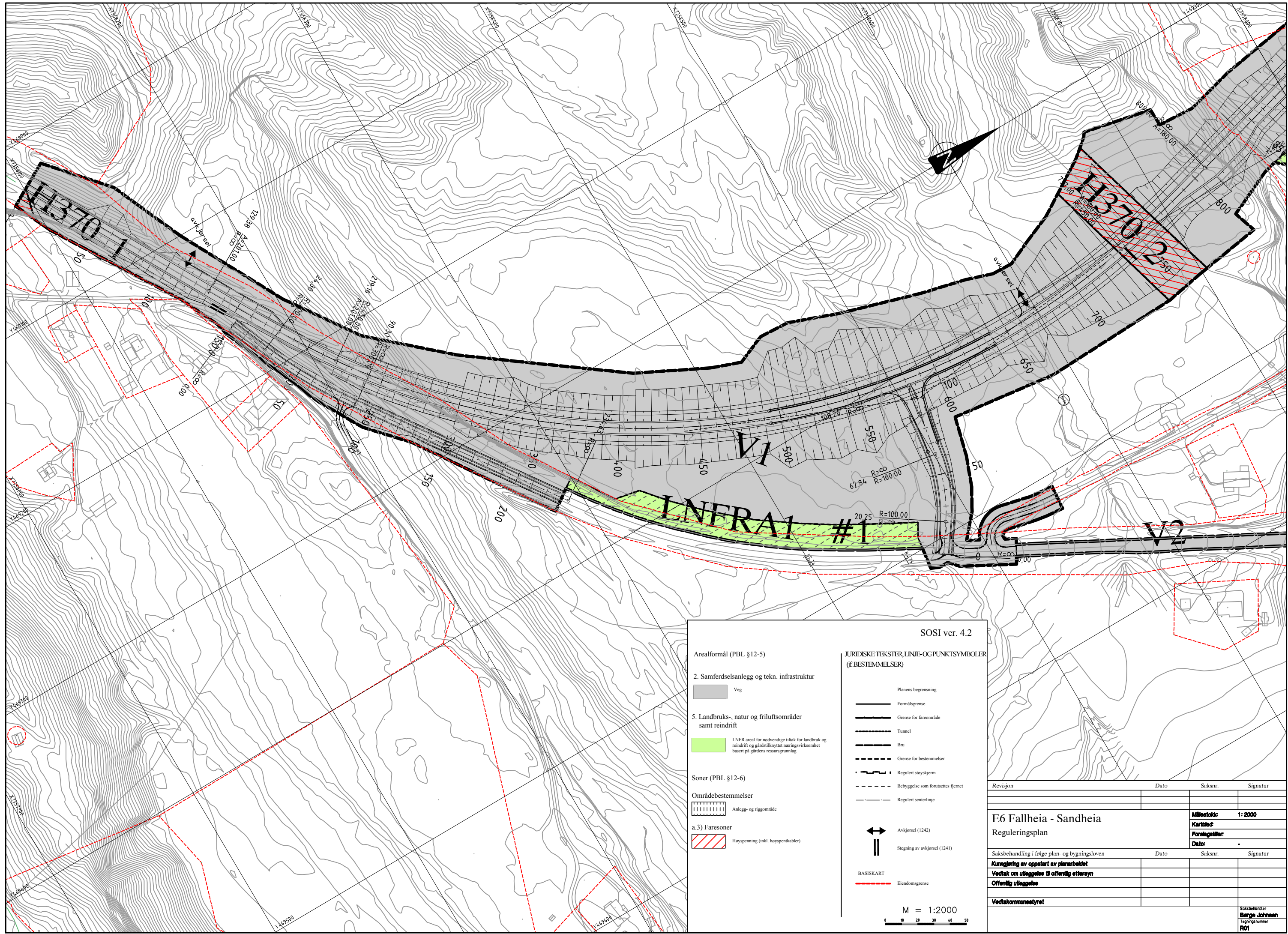
§ 5.0 Høyspenningsanlegg

Området reguleres til faresone høyspenningsanlegg.









SOSI ver. 4.2

**Arealformål (PBL §12-5)**

2. Samferdselsanlegg og tekn. infrastruktur  
 Veg

5. Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift  
 LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

**Soner (PBL §12-6)**

**Områdebestemmelser**

a.3) Faresoner  
 Høyspanning (inkl. høyspenkabler)

**JURIDISKE TEKSTER, LINJE- OG PUNKTSYMBOLER (JF BESTEMMELSER)**

- Planens begrensning
- Formålsgrense
- Grense for fareområde
- Tunnel
- Bru
- Grense for bestemmelser
- Regulert støyskjerm
- Bebyggelse som forutsettes fjernet
- Regulert senterlinje

**BASISKART**

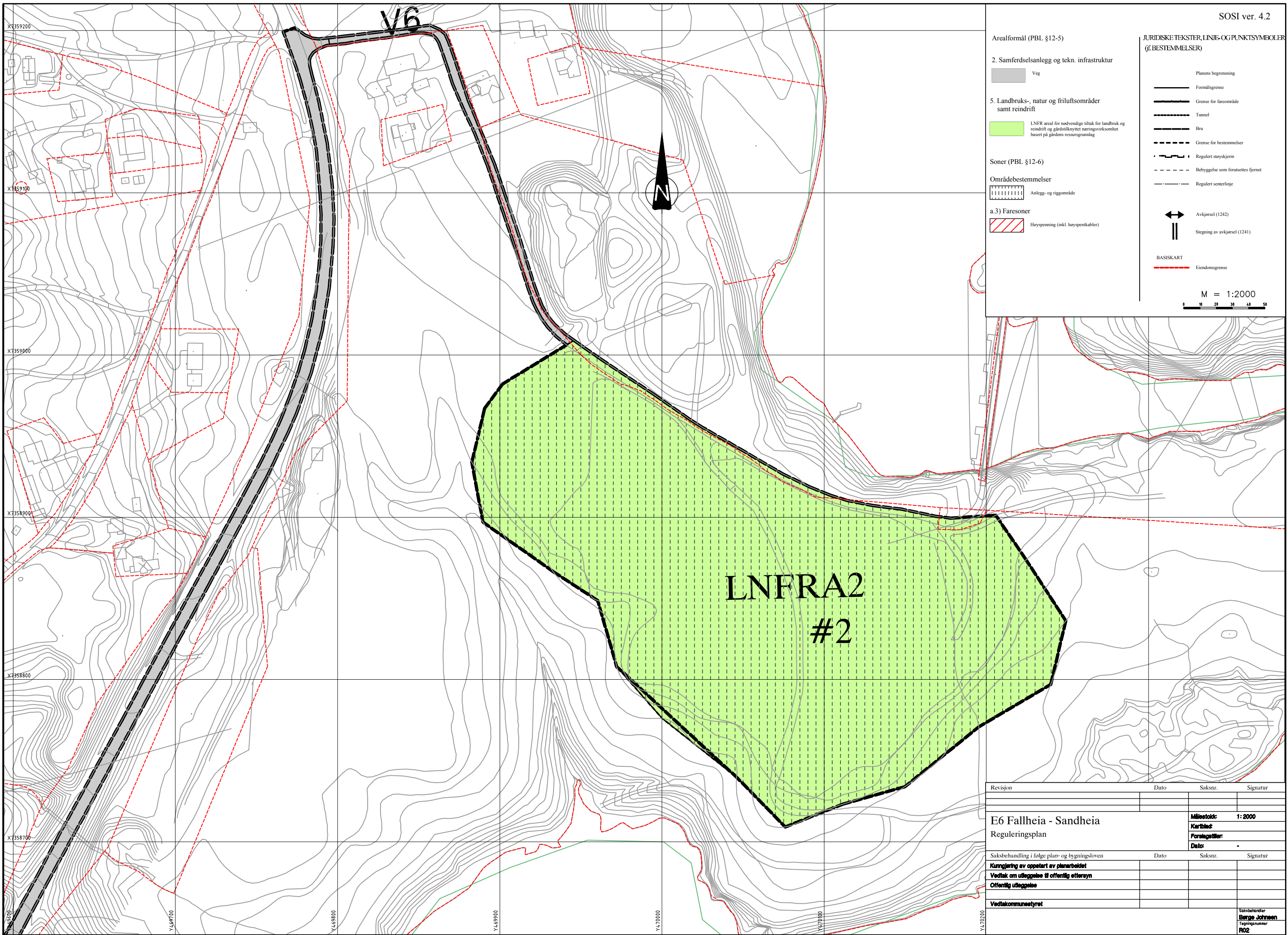
- Avkjørsel (1242)
- Stegning av avkjørsel (1241)
- Eiendomsgrænse

M = 1:2000

Revisjon	Dato	Saksnr.	Signatur
<b>E6 Fallheia - Sandheia</b> Reguleringplan			<b>Målestokk:</b> 1:2000 <b>Kartblad:</b> <b>Foralngittler:</b> <b>Dato:</b> -
Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven		Dato	Saksnr. Signatur
<b>Kunngjøring av oppstart av planarbeidet</b>			
<b>Vedtak om utleggelse til offentlig ettersyn</b>			
<b>Offentlig utleggelse</b>			
<b>Vedtak kommunestyret</b>			Saksbehandler <b>Berge Johnsen</b> Tegningsnummer <b>R01</b>

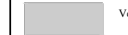


V6



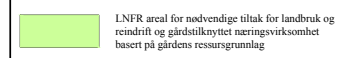
Arealformål (PBL §12-5)

2. Samferdselsanlegg og tekn. infrastruktur



Veg

5. Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift



LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

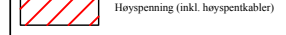
Soner (PBL §12-6)

Områdebestemmelser



Anlegg- og riggområde

a.3) Faresoner



Høyspenning (inkl. høyspenningskabler)

JURIDISKE TEKSTER, LINJE- OG PUNKTSYMBOLER (j. BESTEMMELSER)

Planens begrensning

Formålsgrense

Grense for fareområde

Tunnel

Bru

Grense for bestemmelser

Regulert støyskjerm

Bebyggelse som forutsettes fjernet

Regulert senterlinje

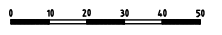
Avkjørsel (1242)

Stegning av avkjørsel (1241)

BASISKART

Eiendomsgrænse

M = 1:2000

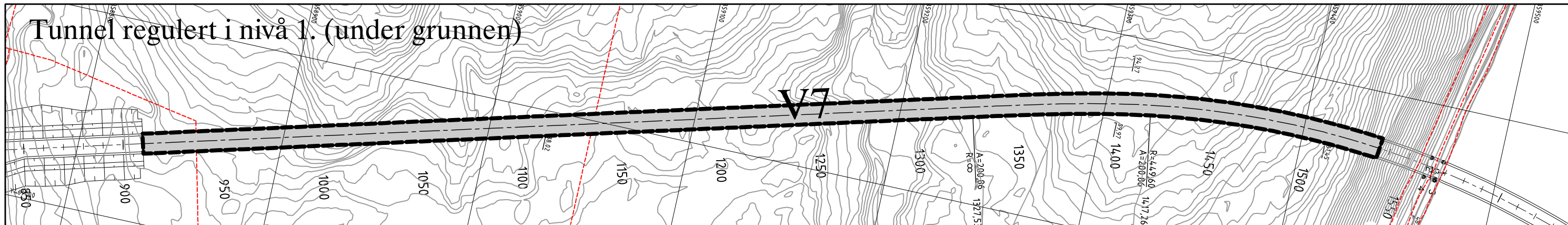


LNFR A2  
#2

Revisjon	Dato	Saksnr.	Signatur
E6 Fallheia - Sandheia			Målestokk: 1:2000
Reguleringsplan			Kartblad:
			Forlagetittel:
			Dato:
Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven			Dato
Kunngjøring av oppstart av planarbeidet			Saksnr.
Vedtak om utleggelse til offentlig ettersyn			Signatur
Offentlig utleggelse			
Vedtakkommunestyret			
			Saksbehandler: <b>Berge Johnsen</b>
			Tegningsnummer: <b>R02</b>



# Tunnel regulert i nivå 1. (under grunnen)



**SOSI ver. 4.2**

**Arealformål (PBL §12-5)**

2. Samferdselsanlegg og tekn. infrastruktur

5. Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift

**Soner (PBL §12-6)**

**Områdebestemmelser**

a.3) Faresoner

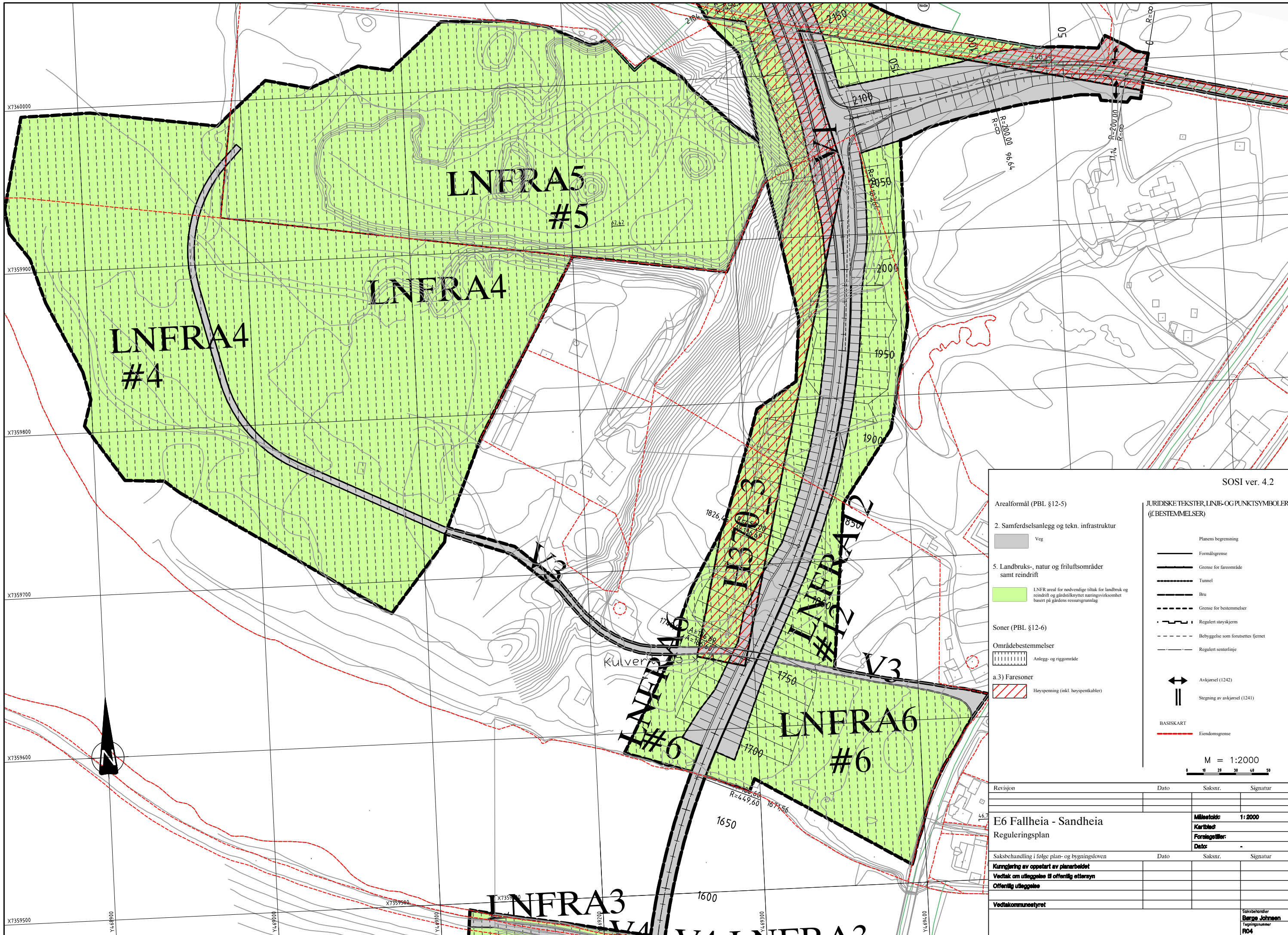
**JURIDISKE TEKSTER, LINJE- OG PUNKTSYMBOLER (jF BESTEMMELSER)**

**BASISKART**

M = 1:2000

Revisjon	Dato	Saksnr.	Signatur
E6 Fallheia - Sandheia			Målestokk: 1:2000
Reguleringsplan			Kartblad
			Forlagstittel
			Dato
Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven			Dato
Kunngjøring av oppstart av planarbeidet			Saksnr.
Vedtak om utleggelse til offentlig etteravn			Signatur
Offentlig utleggelse			
Vedtakkommuneutvret			
			Saksbehandler
			Berge Johnson
			Tegningsnummer
			POS





SOSI ver. 4.2

**Arealformål (PBL §12-5)**

2. Samferdselsanlegg og tekn. infrastruktur  
 Veg

5. Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift  
 LNFRA areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

**Soner (PBL §12-6)**

**Områdebestemmelser**

a.3) Faresoner  
 Høyspenning (inkl. høyspennkabler)

**JURIDISKE TEKSTER, LINJE- OG PUNKTSYMBOLER (j. BESTEMMELSER)**

Planens begrensning  
 Formålsgrense  
 Grense for fareområde  
 Tunnel  
 Bru  
 Grense for bestemmelser  
 Regulert støyskjerm  
 Bebyggelse som forutsettes fjernet  
 Regulert senterlinje

Avkjørsel (1242)  
 Stegning av avkjørsel (1241)

**BASISKART**  
 Eiendomsgrense

M = 1:2000

Revisjon	Dato	Saksnr.	Signatur

**E6 Fallheia - Sandheia**  
 Reguleringsplan

Målestokk: 1:2000  
 Kartblad:  
 Foretaksnummer:  
 Dato:

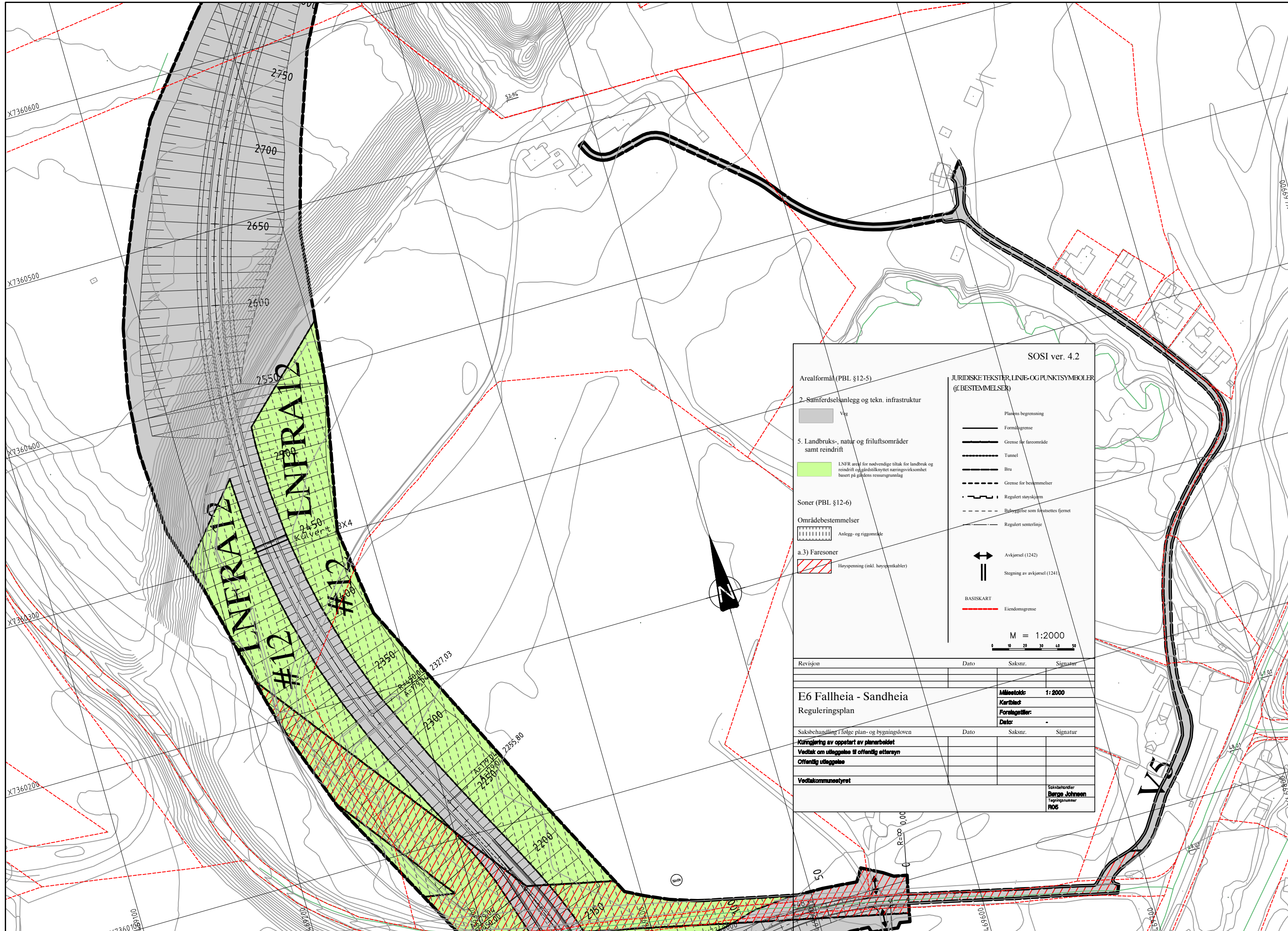
Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven	Dato	Saksnr.	Signatur

**Kunngjøring av oppstart av planarbeidet**  
**Vedtak om utleggelse til offentlig ettersyn**  
**Offentlig utleggelse**

**Vedtakkommunestyret**

Saksbehandler  
 Berge Johnsen  
 Tegningsnummer  
 R04





**SOSI ver. 4.2**

**Arealformål (PBL §12-5)**

2. Samferdselsanlegg og tekn. infrastruktur  
 Vei

5. Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift  
 LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

**Soner (PBL §12-6)**

Områdebestemmelser  
 Anlegg- og riggområde

a.3) Faresoner  
 Høyspanning (inkl. høyspennekabler)

**JURIDISKE TEKSTER, LINJE- OG PUNKTSYMBOLER (j. BESTEMMELSER)**

Planens begrensning  
 Formålsgrense  
 Grense for fareområde  
 Tunnel  
 Bru  
 Grense for bestemmelser  
 Regulert støyskjerm  
 Bygginge som forutsettes fjernet  
 Regulert senterlinje  
 Avkjørsel (1242)  
 Stegning av avkjørsel (1241)

**BASISKART**  
 Eiendomsgrænse

M = 1:2000  
 0 10 20 30 40 50

Revisjon	Dato	Saksnr.	Signatur

**E6 Fallheia - Sandheia**  
 Reguleringsplan

**Målestokk: 1:2000**  
**Kartblad:**  
**Foretaksnummer:**  
**Dato:**

Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven	Dato	Saksnr.	Signatur
<b>Kunngjøring av oppstart av planarbeidet</b>			
<b>Vedtak om utleggelse til offentlig ettersyn</b>			
<b>Offentlig utleggelse</b>			

**Vedtakkommunestyret**

Saksbehandler  
**Berge Johnsen**  
 Tegningsnummer  
**RO6**



Arealformål (PBL §12-5)

2. Samferdselsanlegg og tekn. infrastruktur

Veg

5. Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift

LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdsstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

Soner (PBL §12-6)

Områdebestemmelser

Anlegg- og riggområde

a.3) Faresoner

Høyspenning (inkl. høyspentkabler)

JURIDISKE TEKSTER, LINJE- OG PUNKTSYMBOLER (jF BESTEMMELSER)

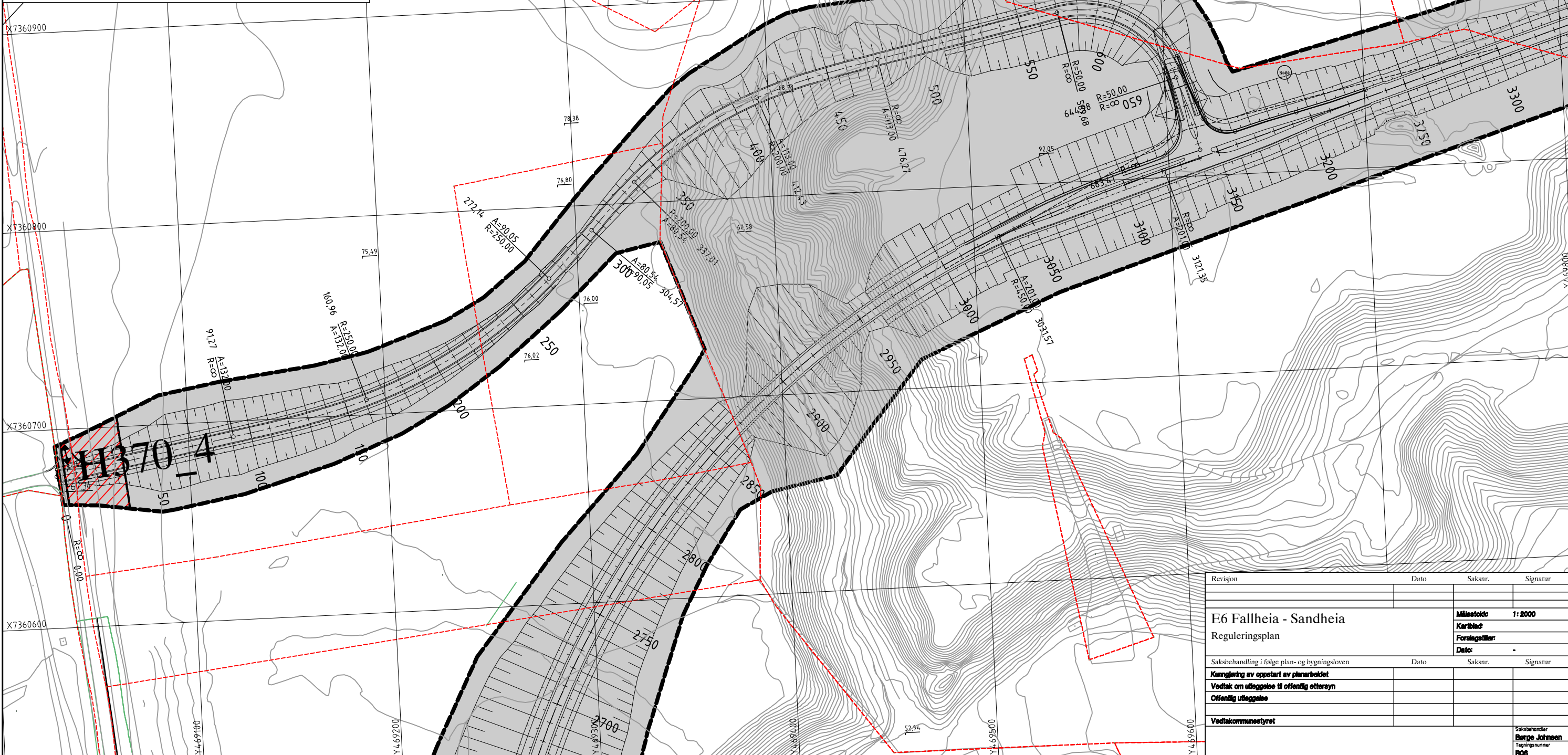
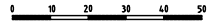
- Planens begrensning
- Formålsgrense
- Grense for fareområde
- Tunnel
- Bru
- Grense for bestemmelser
- Regulert støyskjerm
- Bebyggelse som forutsettes fjernet
- Regulert senterlinje

- Avkjørsel (1242)
- Stegning av avkjørsel (1241)

BASISKART

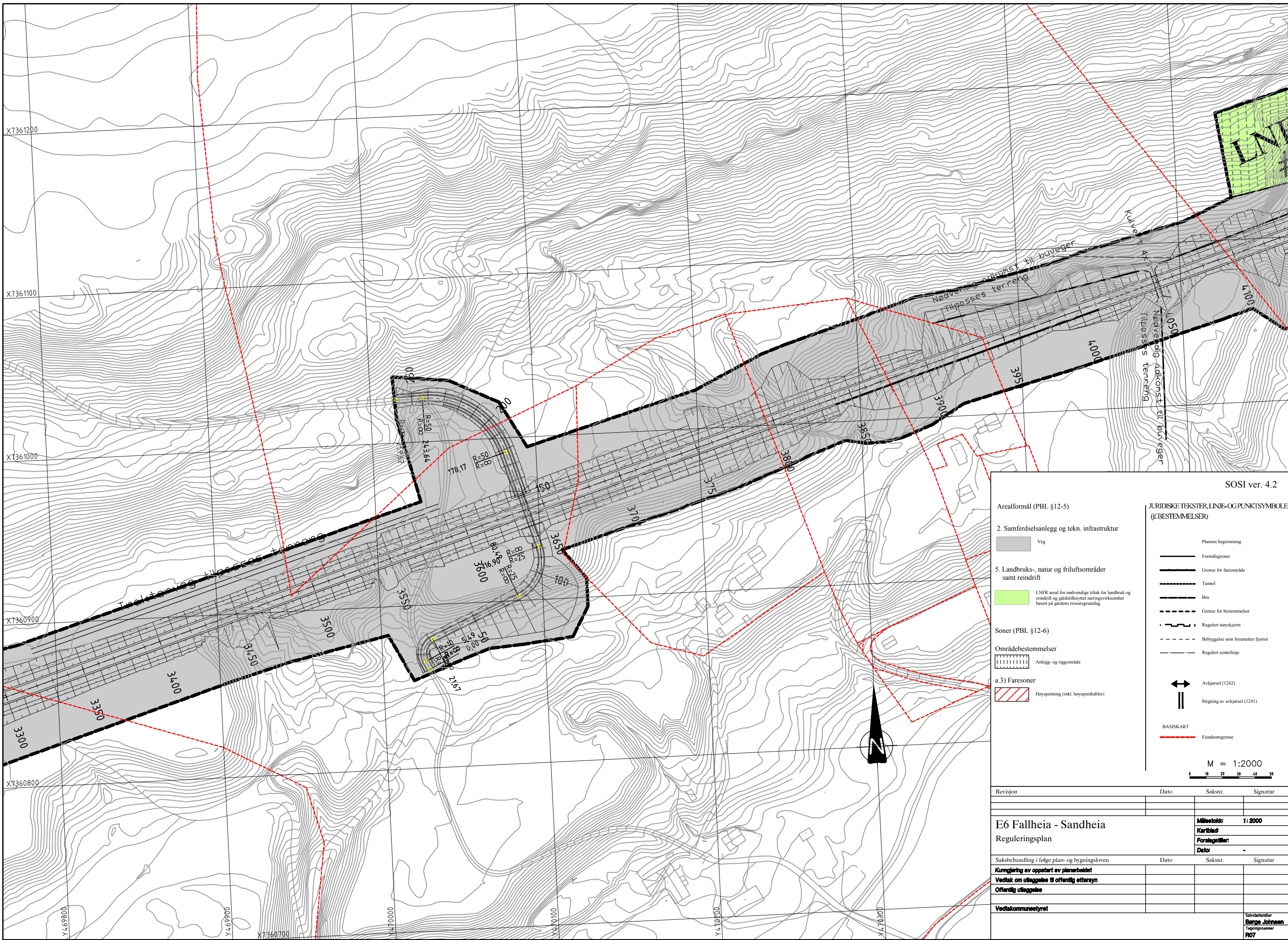
Eiendomsgrænse

M = 1:2000



Revisjon	Dato	Saksnr.	Signatur
E6 Fallheia - Sandheia			Målestokk: 1:2000
Reguleringsplan			Kartblad: -
			Forutsetninger: -
			Dato: -
Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven	Dato	Saksnr.	Signatur
Kunngjøring av oppstart av planarbeidet			
Vedtak om utleggelse til offentlig ettersyn			
Offentlig utleggelse			
Vedtakkommunestyret			
			Saksbehandler: Berge Johnson
			Tegningsnummer: R08





SOSI ver. 4.2

**Arealformål (PBL §12-5)**

2. Samferdselsanlegg og tekn. infrastruktur

5. Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift

**Soner (PBL §12-6)**

**Områdebestemmelser**

a.3) Faresoner

**JURIDISKE TEKSTER, LINJE- OG PUNKTSYMBOLER (jf. BESTEMMELSER)**

Planens begrensning  
Formålsgrense  
Grense for fareområde  
Tunnel  
Bru  
Grense for bestemmelser  
Regulert støyskjerm  
Behyggelse som forutsettes fjernet  
Regulert senterlinje  
Avkjørsel (1242)  
Stegning av avkjørsel (1241)

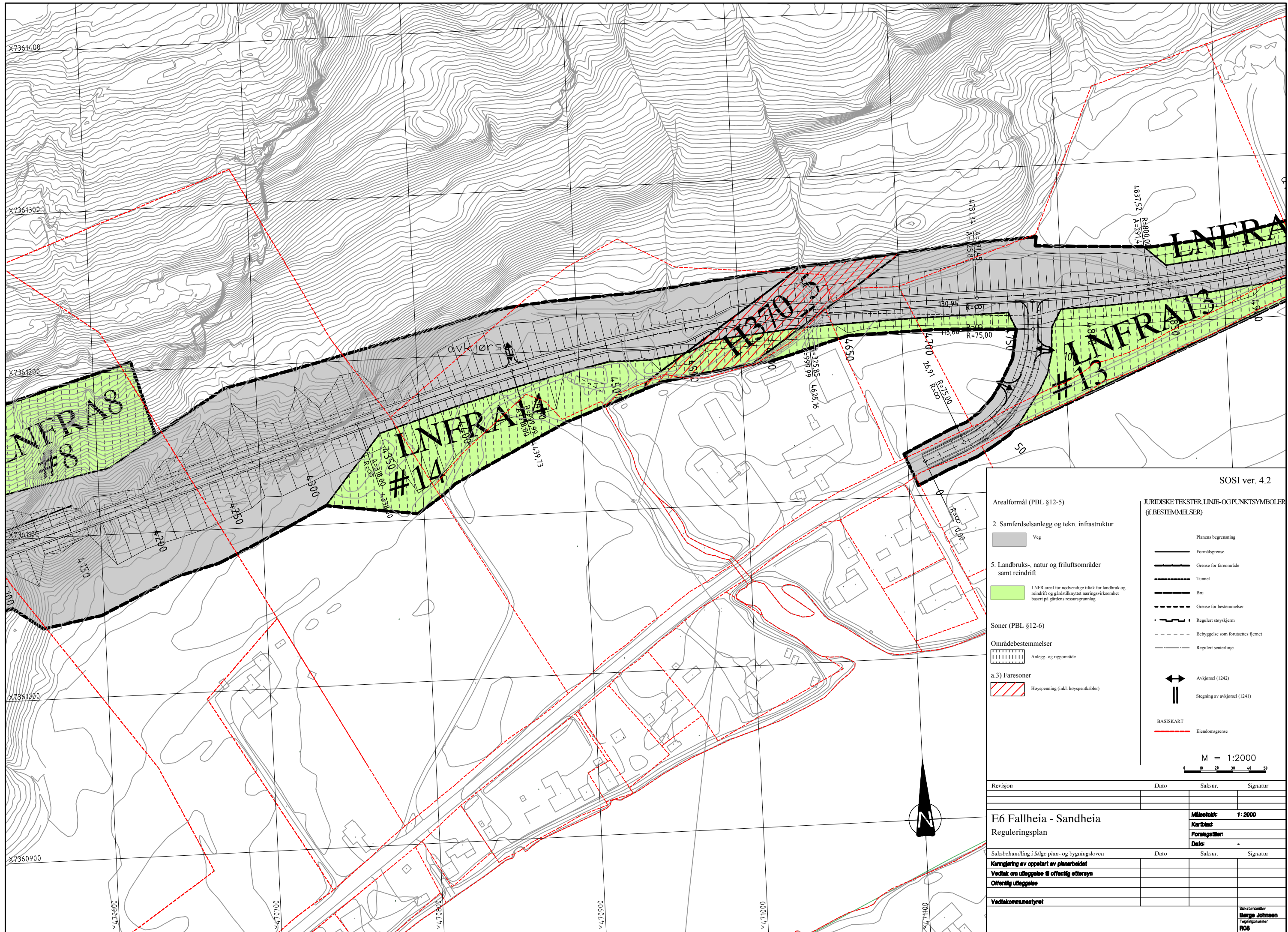
**BASISKART**

Eiendomsgrense

M = 1:2000

Revisjon	Dato	Saksnr.	Signatur
<b>E6 Fallheia - Sandheia</b>			<b>Målestokk: 1:2000</b>
<b>Reguleringsplan</b>			<b>Kartblad:</b>
			<b>Forlaget/til:</b>
			<b>Dato:</b>
Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven			Dato
Kunngjøring av oppstart av planarbeid			Saksnr.
Vedtak om utleggelse til offentlig ettersyn			Signatur
Offentlig utleggelse			
<b>Vedtakkommuneetret</b>			Saksbehandler
			<b>Berge Johnsen</b>
			Tegningsnummer
			<b>R07</b>





SOSI ver. 4.2

**Arealformål (PBL §12-5)**

2. Samferdselsanlegg og tekn. infrastruktur

Veg

**5. Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift**

LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

**Soner (PBL §12-6)**

**Områdebestemmelser**

Anlegg- og riggområde

**a.3) Faresoner**

Høyspenning (inkl. høyspentkabler)

**JURIDISKE TEKSTER, LINJE- OG PUNKTSYMBOLER (JF BESTEMMELSER)**

- Planens begrensning
- Formålsgrense
- Grense for fareområde
- Tunnel
- Bru
- Grense for bestemmelser
- Regulert støyskjerm
- Bebyggelse som foresettes fjernet
- Regulert senterlinje

- Avkjørsel (1242)
- Stegning av avkjørsel (1241)

BASISKART  
Eiendomsgranse

M = 1:2000

Revisjon	Dato	Saksnr.	Signatur

**E6 Fallheia - Sandheia  
Reguleringsplan**

Målestokk: 1:2000  
Kartblad:  
Forslagstittel:  
Dato: -

Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven	Dato	Saksnr.	Signatur

Kunngjøring av oppsett av planarbeidet	Dato	Saksnr.	Signatur

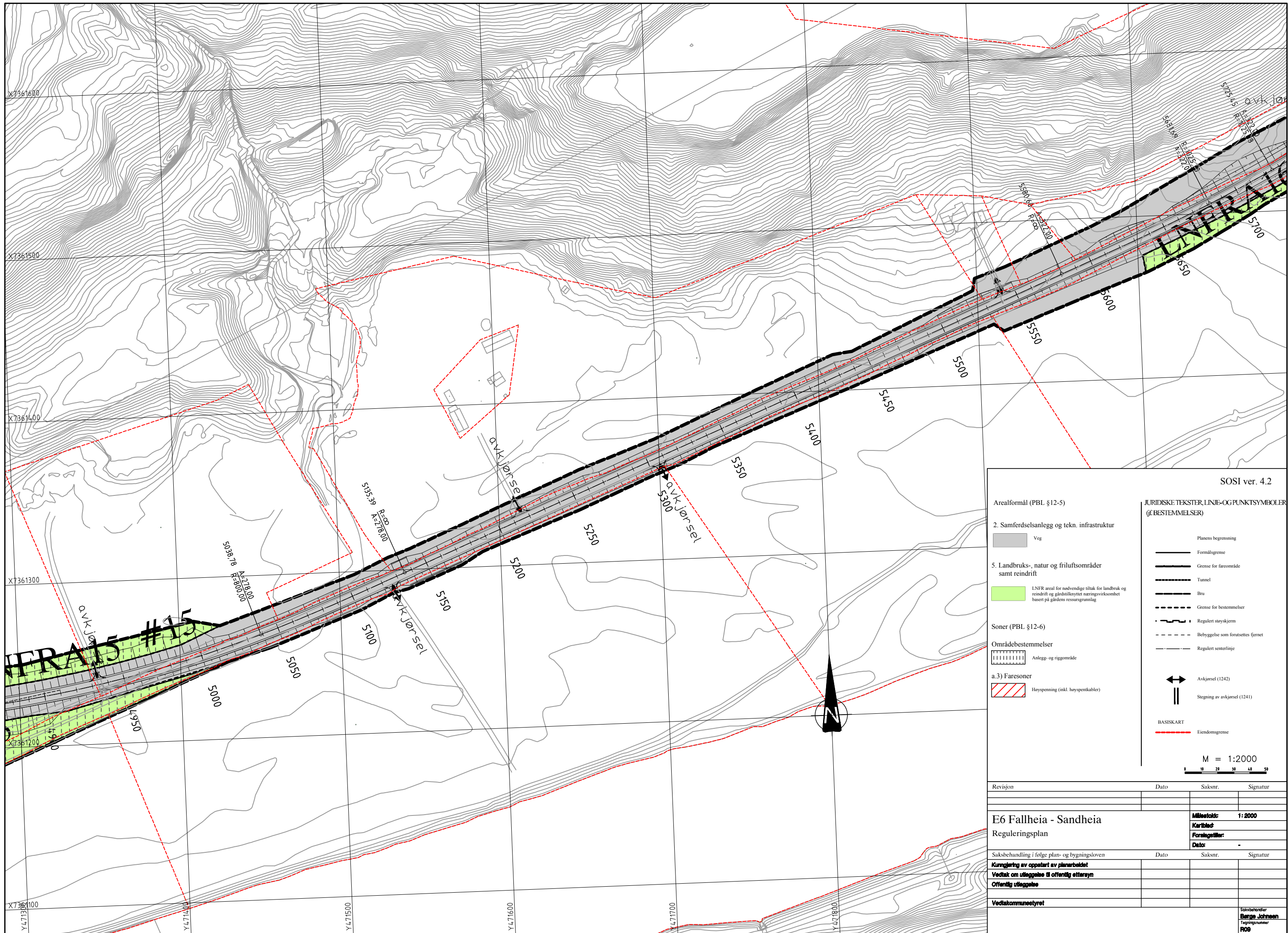
Vedtatt om utleggelse til offentlig etterrett	Dato	Saksnr.	Signatur

Offentlig utleggelse	Dato	Saksnr.	Signatur

Vedtattkommuneutret	Dato	Saksnr.	Signatur

Saksbehandler  
**Berge Johnsen**  
Tegningsnummer  
**RO8**





SOSI ver. 4.2

**Arealformål (PBL §12-5)**

2. Samferdselsanlegg og tekn. infrastruktur

Veg

**5. Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift**

LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

**Soner (PBL §12-6)**

**Områdebestemmelser**

Anlegg- og riggområde

**a.3) Faresoner**

Høyspenning (inkl. høyspentkabler)

**JURIDISKE TEKSTER, LINJE- OG PUNKTSYMBOLER (JF BESTEMMELSER)**

Planens begrensning

Formålsgrense

Grense for fareområde

Tunnel

Bru

Grense for bestemmelser

Regulert støyskjerm

Bebyggelse som forsettes fjernet

Regulert senterlinje

Avkjørsel (1242)

Stegning av avkjørsel (1241)

**BASISKART**

Eiendomsgranse

M = 1:2000

Revisjon	Dato	Saksnr.	Signatur
<b>E6 Fallheia - Sandheia</b> Reguleringsplan			<b>Målestokk:</b> 1:2000 <b>Kartblad:</b> <b>Forlagstittel:</b> <b>Dato:</b> -
Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven <b>Kunngjøring av oppstart av planarbeidet</b> <b>Vedtatt om utleggelse til offentlig ettersyn</b> <b>Offentlig utleggelse</b>			Dato      Saksnr.      Signatur
<b>Vedtakkommunestyret</b>			Sakshandler <b>Berge Johnsen</b> Tegningsnummer <b>RO8</b>



Arealformål (PBL §12-5)

2. Samferdselsanlegg og tekn. infrastruktur



Veg

5. Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift

LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

Soner (PBL §12-6)

Områdebestemmelser

Anlegg- og riggområde

a.3) Faresoner

Høyspenning (inkl. høyspentkabler)

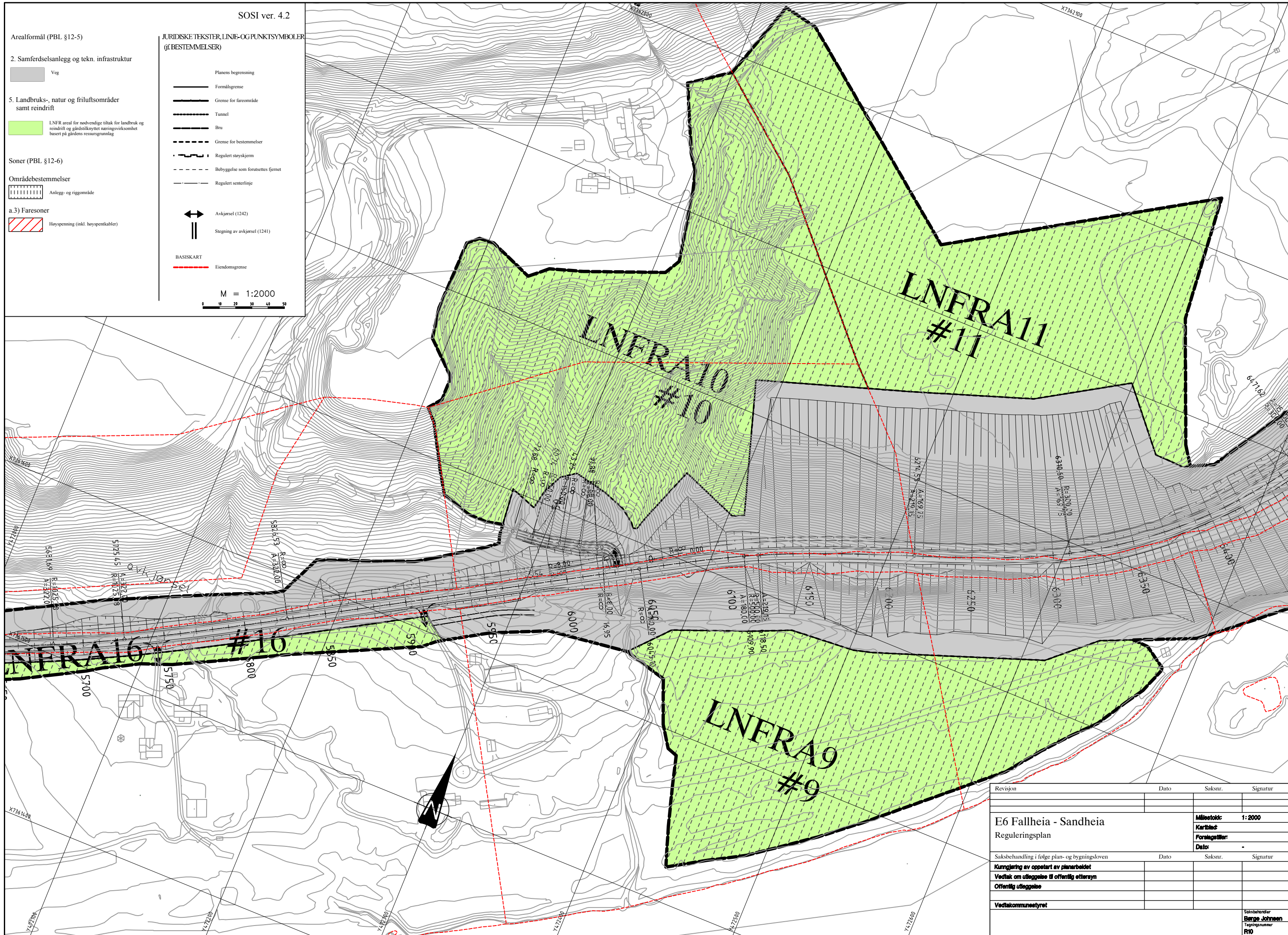
JURIDISKE TEKSTER, LINJE- OG PUNKTSYMBOLER (jL BESTEMMELSER)

- Planens begrensning
- Formålsgrense
- Grense for faroområde
- Tunnel
- Bru
- Grense for bestemmelser
- Regulert støyskjerm
- Bebyggelse som forutsettes fjernet
- Regulert senterlinje
- Avkjørsel (1242)
- Stegning av avkjørsel (1241)

BASISKART

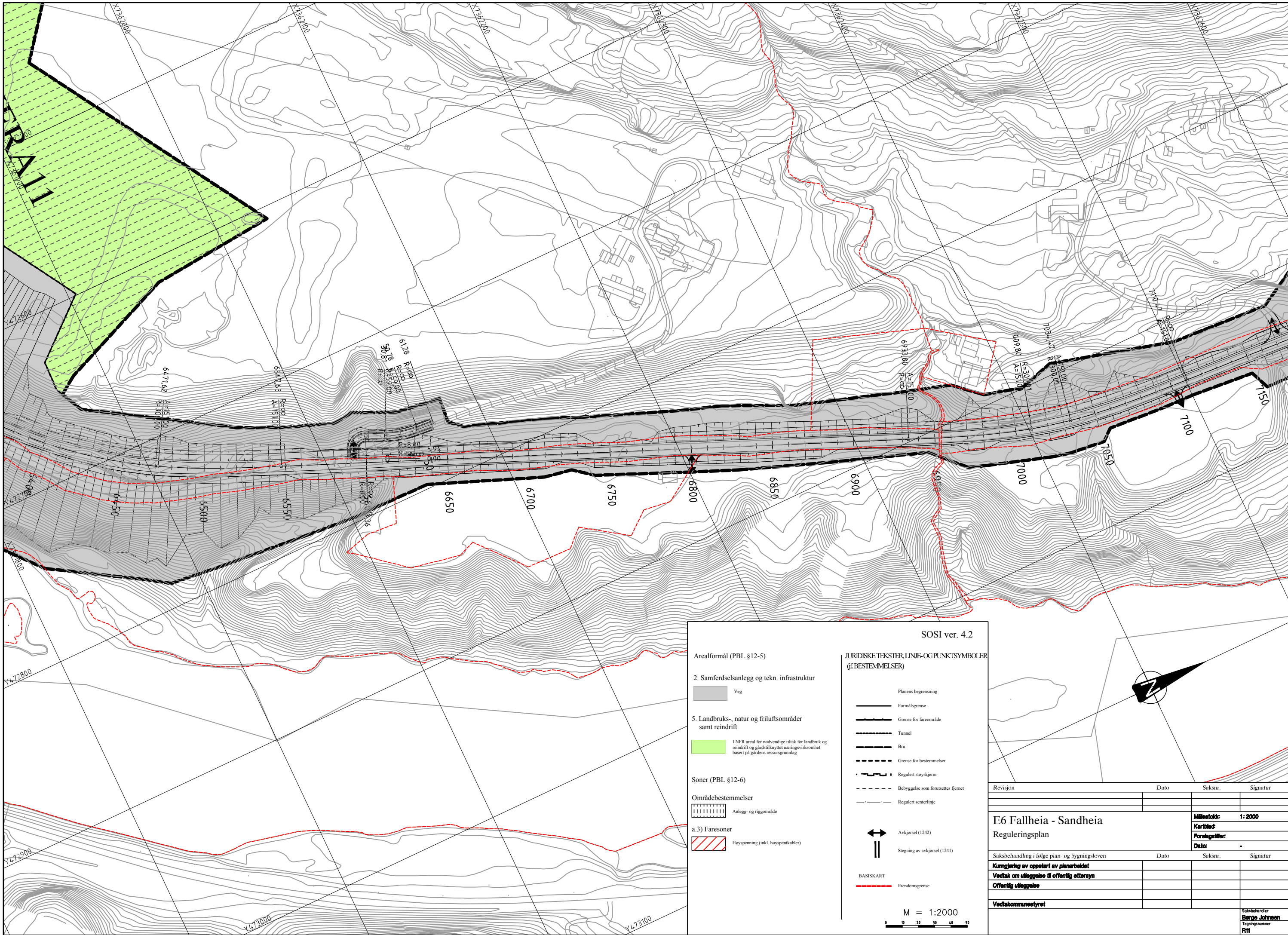
Eiendomsgrænse

M = 1:2000



Revisjon	Dato	Saksnr.	Signatur
E6 Fallheia - Sandheia Reguleringsplan			Målestokk: 1:2000
			Kartblad:
			Forlaget/for:
			Dato:
Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven			Dato
Kunngjøring av oppstart av planarbeidet			Saksnr.
Vedtak om utleggelse til offentlig utøring			Signatur
Offentlig utleggelse			
Vedtakkommunestyret			
			Saksbehandler Berge Johnsen
			Tegningsnummer R10





SOSI ver. 4.2

**Arealformål (PBL §12-5)**

2. Samferdselsanlegg og tekn. infrastruktur  
 Veg

5. Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift  
 LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gærdstiltaknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

**Soner (PBL §12-6)**

**Områdebestemmelser**

Anlegg- og riggområde

a.3) Faresoner  
 Hoyspenning (inkl. hoyspenntakler)

**JURIDISKE TEKSTER, LINJE- OG PUNKTSYMBOLER (jE BESTEMMELSER)**

Planens begrensning  
 Formålsgrense  
 Grense for fareområde  
 Tunnel  
 Bru  
 Grense for bestemmelser  
 Regulert støyskjerm  
 Bebyggelse som forutsettes fjernet  
 Regulert senterlinje

Avkjørsel (1242)  
 Stegning av avkjørsel (1241)

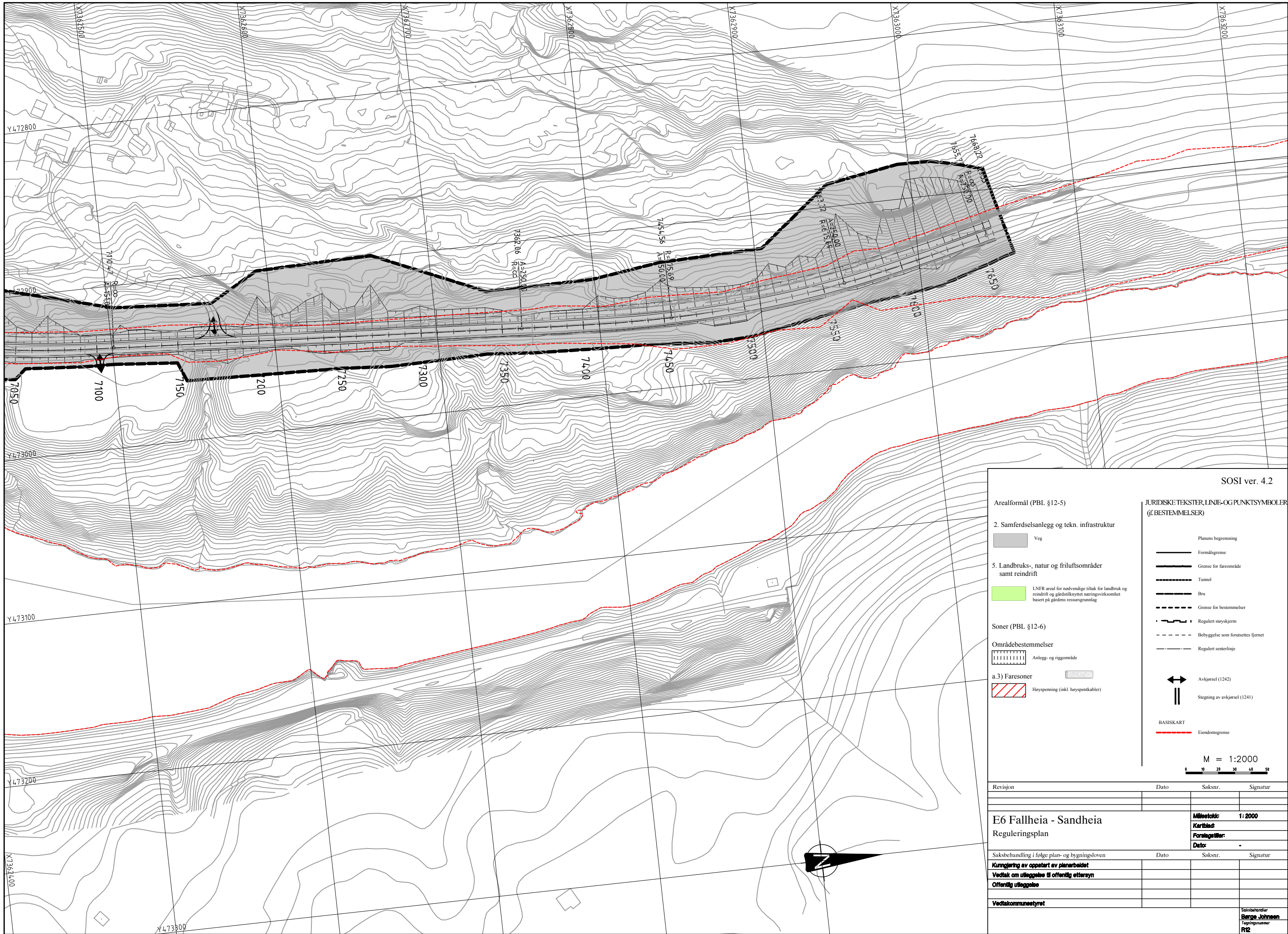
**BASISKART**  
 Eiendomsgrense

M = 1:2000

0 10 20 30 40 50

Revisjon	Dato	Saksnr.	Signatur
<b>E6 Fallheia - Sandheia</b> Reguleringsplan			Målestokk: <b>1:2000</b> Kartblad: Forlagsnummer: Dato:
Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven Kurrgjøring av oppstart av planarbeidet Vedtak om utleggelse til offentlig ettersyn Offentlig utleggelse			Dato Saksnr. Signatur
Vedtakkommuneutvret			Sakshandler <b>Berge Johnsen</b> Tegningsnummer <b>R11</b>





SOSI ver. 4.2

Arealformål (PBL §12-5)

2. Samferdselsanlegg og tekn. infrastruktur

Veg

5. Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift

LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

Soner (PBL §12-6)

Områdebestemmelser

Anlegg- og riggområde

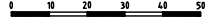
a.3) Faresoner

Høyspanning (inkl. høyspennekabler)

JURIDISKE TEKSTER, LINJE- OG PUNKTSYMBOLER (jf. BESTEMMELSER)

- Planens begrensning
- Formålsgrense
- Grense for fareområde
- Tunnel
- Bru
- Grense for bestemmelser
- Regulert støyskjerm
- Bebyggelse som forutsettes fjernet
- Regulert senterlinje
- Avkjørsel (1242)
- Stegning av avkjørsel (1241)
- BASISKART
- Eiendomsgrænse

M = 1:2000



Revisjon	Dato	Saksnr.	Signatur
<p><b>E6 Fallheia - Sandheia</b> Reguleringsplan</p>			
<p>Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven</p>			Dato
<p>Kunngjøring av oppstart av planarbeidet</p>			Saksnr.
<p>Vedtak om utleggelse til offentlig ettersyn</p>			Signatur
<p>Offentlig utleggelse</p>			
<p>Vedtak kommunestyret</p>			
<p>Målestokk: 1:2000 Kartblad: Førelagetter: Dato: -</p>			
<p>Saksbehandler <b>Børge Johnsen</b> Tegningsnummer <b>PR2</b></p>			

### 9.3 Grunneierliste

Den vedtatte detaljreguleringsplanen vil danne grunnlag for grunnverv. Dersom frivillige avtaler med grunneiere ikke oppnås, vil vedtatt plan være grunnlag for ekspropriasjon av grunn og rettigheter etter vegloven. Normalt vil grunnvervet følge formålsgrensen, slik at areal til samferdselsanlegg blir offentlig eiendom. Med bakgrunn i innhentede opplysninger er det laget lister over berørte grunneiere på parsellen.

Gnr	Bnr	Fnr	Grunneier	Adresse		
93	1	0	SANDHEI SIGMUNN ELDSTEIN	SALTFJELLVEIEN 557 B	8615	SKONSENG
93	2	0	DAHLØ EDITH ODDNY	SALTFJELLVEIEN 569	8615	SKONSENG
93	2	0	SANDHEI ROGER	SALTFJELLVEIEN 569	8615	SKONSENG
93	3	0	SANDHEI FRANK	ØVERGATA 10	8616	MO I RANA
93	4	0	SANDHEI ANDERS HERLOF	SKILLEVOLLEN 41	8616	MO I RANA
93	5	0	TOKLE ANNA	RÅDHUSALLEEN 1	8622	MO I RANA
94	1	0	HANSEN OVE	SALTFJELLVEIEN 459	8615	SKONSENG
94	1	0	SIMSKAR IRENE ANITA	SALTFJELLVEIEN 459	8615	SKONSENG
94	2	0	SOLLIE-RØSSVOLL JAN	SALTFJELLVEIEN 455	8615	SKONSENG
94	2	0	SOLLIE-RØSSVOLL RANDI MER	SALTFJELLVEIEN 455	8615	SKONSENG
94	3	0	OLSEN REIDAR	SALTFJELLVEIEN 471	8615	SKONSENG
94	4	0	DAHLE ESPEN KVERNENG	SALTFJELLVEIEN 545	8615	SKONSENG
94	4	0	DAHLE MARTE KVERNENG	SALTFJELLVEIEN 545	8615	SKONSENG
94	5	0	STATSKOG SF	SØREN THORNÆS VEI 10	7800	NAMSOS
94	5	10	STATSKOG SF	SØREN THORNÆS VEI 10	7800	NAMSOS
94	5	10	STRANDVOLL BERNHARD ANDOR	SKOGBRYNET 6	8618	MO I RANA
94	5	10	STRANDVOLL JOHN PER EDVARD	SKOGBRYNET 17	8618	MO I RANA
94	6	0	RØSSVOLL LARS PETTER	SALTFJELLVEIEN 466	8615	SKONSENG
94	7	0	RØDVAND KRISTEN ASBJØRN	SALTFJELLVEIEN 412	8615	SKONSENG
94	7	4	MATHISEN BIRGIT ANNA	SALTFJELLVEIEN 402	8615	SKONSENG
94	7	4	MATHISEN JONNY ERNFRED	SALTFJELLVEIEN 402	8615	SKONSENG
94	7	4	RØDVAND KRISTEN ASBJØRN	SALTFJELLVEIEN 412	8615	SKONSENG
94	12	0	PEDERSEN VERONICA HELEN	SELFORSVEIEN 41	8613	MO I RANA
94	13	0	RØSSVOLL LARS PETTER	SALTFJELLVEIEN 466	8615	SKONSENG
94	13	0	RØSSVOLL MARIT FAGERVIK	SALTFJELLVEIEN 466	8615	SKONSENG
94	14	0	RØSSVOLL LARS PETTER	SALTFJELLVEIEN 466	8615	SKONSENG
94	16	0	GRANSET ROALD	SALTFJELLVEIEN 540	8615	SKONSENG
94	17	0	CHRISTENSEN THOMAS MOSLING	SALTFJELLVEIEN 530	8615	SKONSENG
94	18	0	SANDHEI GERD MARIT ERIKSEN	SALTFJELLVEIEN 557 B	8615	SKONSENG
94	18	0	SANDHEI SIGMUNN ELDSTEIN	SALTFJELLVEIEN 557 B	8615	SKONSENG
94	20	0	Ukjent eier		0	UKJENT
94	21	0	SKOGMO ØRJAN	RØVASSDALVEIEN 38	8615	SKONSENG
94	22	0	SKOGMO ØRJAN	RØVASSDALVEIEN 38	8615	SKONSENG
94	25	0	VALJORD BENTE KARIN	RØVASSDALVEIEN 20	8615	SKONSENG



Gnr	Bnr	Fnr	Grunneier	Adresse		
94	30	0	OLSEN REIDAR	SALTFJELLVEIEN 471	8615	SKONSENG
94	34	0	LARSEN BJØRN STORVOLL	SALTFJELLVEIEN 400	8615	SKONSENG
94	34	0	LARSEN KRISTIN STORVOLL	SALTFJELLVEIEN 400	8615	SKONSENG
94	35	0	KRISTENSEN FRODE	REVELHEIGATA 35	8610	MO I RANA
94	35	0	KRISTENSEN KÅRE OLIVER	BULIVEIEN 5	8618	MO I RANA
94	36	0	PEDERSEN TROND ARVE	SALTFJELLVEIEN 415	8615	SKONSENG
94	41	0	LANGFJORD-CLARE TURID	RØVASSDALVEIEN 7	8615	SKONSENG
94	50	0	DALMO ARNE CHRISTIAN	SALTFJELLVEIEN 521	8615	SKONSENG
94	51	0	Ukjent eier		0	UKJENT
94	56	0	WESTERMARK MADS ARILD	SALTFJELLVEIEN 404	8615	SKONSENG
94	56	0	WESTERMARK MONICA	SALTFJELLVEIEN 404	8615	SKONSENG
94	69	0	PEDERSEN RANFRID	SALTFJELLVEIEN 419	8615	SKONSENG
94	74	0	HANSEN OVE	SALTFJELLVEIEN 459	8615	SKONSENG
94	74	0	SIMSKAR IRENE ANITA	SALTFJELLVEIEN 459	8615	SKONSENG
94	84	0	HANSEN ODDRUN	SALTFJELLVEIEN 475	8615	SKONSENG
96	1	0	ELVEBAKK TERJE JOHAN	SALTFJELLVEIEN 364	8615	SKONSENG
96	2	0	ELVEBAKK JAN	MEIERIBAKKEN 24	7083	LEINSTRAND
96	3	0	ELVEBAKK ROALD EIVIND	SALTFJELLVEIEN 380	8615	SKONSENG
96	5	0	ELVEBAKK ROALD EIVIND	SALTFJELLVEIEN 380	8615	SKONSENG
96	14	0	LIASJØ KNUT ARNE	LIHAUAN 19	8615	SKONSENG
96	14	0	LIASJØ SOLVEIG BEATE	LIHAUAN 19	8615	SKONSENG

#### 9.4 Adresseliste

Planforslaget er sendt ut på offentlig ettersyn til følgende adresser (i tillegg til berørte grunneiere):

Navn	Adresse		
HANSEN HÅVARD EIVIND	SALTFJELLVEIEN 459	8615	SKONSENG
AVINOR AS	DRONNING EUFEMIAS GATE 6	191	OSLO
NORSK MOTOR KLUBB RANA	LANGNESET 18	8624	MO I RANA
SLETTENG HALVAR ERIKSEN	SALTFJELLVEIEN 494	8615	SKONSENG
ERIKSEN STIG ARE	SALTFJELLVEIEN 500	8615	SKONSENG
ERIKSEN EIRIK HARALD	SALTFJELLVEIEN 504	8615	SKONSENG
SAGHEI TOMMY	SALTFJELLVEIEN 506	8615	SKONSENG
SAGHEI BODIL KRISTIN	SALTFJELLVEIEN 506	8615	SKONSENG
KOLÅSÆTER MARENO IVAR	SALTFJELLVEIEN 510	8615	SKONSENG
KOLÅSÆTER MERETE	SALTFJELLVEIEN 510	8615	SKONSENG
STRANDVOLL JOHN PER EDVARD	SKOGBRYNET 17	8618	MO I RANA
ERIKSEN LARS ERLING	SKONSENGHEIA 59	8615	SKONSENG
MARTINUSSEN STIG-OVE	SALTFJELLVEIEN 474	8615	SKONSENG
FAGERVIK KITTY JOHANNE	SALTFJELLVEIEN 478	8615	SKONSENG
FAGERVIK ALF	SALTFJELLVEIEN 478	8615	SKONSENG

Planbeskrivelse detaljregulering for E6 Fallheia – Sandheia, Rana kommune

RANA KIRKELIGE FELLESRÅD	SØRLANDSVEIEN 62	8624	MO I RANA
RØSSVOLL JOHAN PETTER JOHA	SALTFJELLVEIEN 466	8615	SKONSENG
RØSVOLL TORBJØRN	LYNGHEIM 3	8626	MO I RANA
ELVEBAKK ARNE	LANGFJELLVEIEN 14	8615	SKONSENG
ANDERSEN KARL ELIUS	SALTFJELLVEIEN 446	8615	SKONSENG
ADOLFSSEN METTE HELEN STRAN	SALTFJELLVEIEN 440	8615	SKONSENG
ADOLFSSEN ROGER ALLAN	SALTFJELLVEIEN 440	8615	SKONSENG
LARSEN OVALDA PAULINE	SALTFJELLVEIEN 495	8615	SKONSENG
PETTERSEN LIV	LANGFJELLVEIEN 12	8615	SKONSENG
HUNSTAD TOVE BENTE	SALTFJELLVEIEN 489	8615	SKONSENG
HUNSTAD KRISTIAN	SALTFJELLVEIEN 489	8615	SKONSENG
PEDERSEN SINDRE ANDRE	BENNAVEGEN 381	7228	KVÅL
GÅSKJØNLI KARI ELISABETH	SALTFJELLVEIEN 450	8615	SKONSENG
GÅSKJØNLI ARNE ØYVIND	SALTFJELLVEIEN 450	8615	SKONSENG
ROSTAD NORUN	SALTFJELLVEIEN 484	8615	SKONSENG
FINEIDE MARIANNE	SALTFJELLVEIEN 488	8615	SKONSENG
RØSSVOLL STEINAR JOHANSEN	SALTFJELLVEIEN 488	8615	SKONSENG
OLSEN KJELL STÅLE	SALTFJELLVEIEN 481	8615	SKONSENG
ZAHL HILDA ANNE	SALTFJELLVEIEN 481	8615	SKONSENG
PEDERSEN ESPEN LANGSETH	RØVASSDALVEIEN 10	8615	SKONSENG
PEDERSEN TINA MERETE	RØVASSDALVEIEN 10	8615	SKONSENG
HANSEN ODDRUN	SALTFJELLVEIEN 475	8615	SKONSENG
HANSEN ODDNY HULDA	SALTFJELLVEIEN 477	8615	SKONSENG
KVÅLE ANNE LISE PEDERSEN	SALTFJELLVEIEN 483	8615	SKONSENG
JAMTLI ROBERT	LANGFJELLVEIEN 6	8615	SKONSENG
JAMTLI LAILA HELEN	LANGFJELLVEIEN 6	8615	SKONSENG
SKJÆRVIK BJØRN-ERIK	NESNAVEIEN 376	8616	MO I RANA
PEDERSEN RUNE	SALTFJELLVEIEN 430	8615	SKONSENG
RØSSVOLL ANNE METTE	RØVASSDALVEIEN 16	8615	SKONSENG
HOLGERSEN NILS ARNE	RØVASSDALVEIEN 14	8615	SKONSENG
HANSEN BJØRN-TERJE	RØVASSDALVEIEN 12	8615	SKONSENG
RØSSVOLL GUNNAR JOHAN	LANGFJELLVEIEN 17	8615	SKONSENG
DRETVIK LEIF ERLING	SALTFJELLVEIEN 496	8615	SKONSENG
MONSEN MARIE DEHLIN	RØVASSDALVEIEN 6	8615	SKONSENG
UTSI ROY-HARRY	RØVASSDALVEIEN 6	8615	SKONSENG
MJØNES RANDI MARGRETE	SALTFJELLVEIEN 508	8615	SKONSENG
FINNES SOLFRID	SALTFJELLVEIEN 490	8615	SKONSENG
HANSEN ARNOLF GUNNAR	SALTFJELLVEIEN 490	8615	SKONSENG
KVÅLE JONNY	SALTFJELLVEIEN 483	8615	SKONSENG
PEDERSEN EDEL	SALTFJELLVEIEN 421	8615	SKONSENG
SKARSTAD TORBJØRN	SALTFJELLVEIEN 425	8615	SKONSENG
STIEN MARY ASTRID	INNIGARDEN 1	8617	DALSGRENDA
HOLMSTRAND ASBJØRG	KIRKEGATA 14	8622	MO I RANA
JOHANSEN GUNVOR	MØLNHUSMARKA 14	8617	DALSGRENDA
ÅSMUL KIRSTEN	PARALLELLEN 1	7081	SJETNEMARKA

Planbeskrivelse detaljregulering for E6 Fallheia – Sandheia, Rana kommune

RØSSVOLL KRISTEN RAGNALD	LANGFJELLVEIEN 15	8615	SKONSENG
RØVASSDALEN SKYTTERLAG	RØSSVOLL SKYTEBANE	8615	SKONSENG
LILLERØDVANN LINE KRISTIN	SALTFJELLVEIEN 480	8615	SKONSENG
LARSEN RAKEL	PER HELLERVIKS GATE 10 B	8624	MO I RANA
PEDERSEN MARIT BRATLAND	HALLSETREINA 13	7027	TRONDHEIM
ANDERSEN JOHN	KVERNHUSHEIA 8	8615	SKONSENG
KOLÅSÆTER IRENE	LIHAUAN 53	8615	SKONSENG
OLSEN PER	SAGHEIVEIEN 61	8615	SKONSENG
STRANDJORD JO ELIAS	SKONSENGHAGEN 28	8615	SKONSENG
BLIKRA INGER SOLVEIG	SALTFJELLVEIEN 320 A	8615	SKONSENG
RYGH MORTEN	SALTFJELLVEIEN 320 A	8615	SKONSENG
FORSHEI STIG JONNY	SALTFJELLVEIEN 312	8615	SKONSENG
LIASJØ VIGGO JOHANNES	LIHAUAN 25	8615	SKONSENG
ELVEBAKK SYNNE	KROKVEIEN 10	8613	MO I RANA
MATHISEN ELSA	LIHAUAN 37	8615	SKONSENG
ELVEBAKK JAN	MEIERIBAKKEN 24	7083	LEINSTRAND
NYBORG REIDAR JOHAN	LIHAUAN 31	8615	SKONSENG
SOLBU TRINE ANNIE	LIHAUAN 8	8615	SKONSENG
HELLAND BEN	LIHAUAN 8	8615	SKONSENG
HAUG GUNN HELÉN	SALTFJELLVEIEN 376	8615	SKONSENG
MJØNES MAGNE TORMOD	SALTFJELLVEIEN 378	8615	SKONSENG
STRANDJORD STÅLE	LIHAUAN 73	8615	SKONSENG
COLDEVIN ISACH JØRGEN	LIHAUAN 75	8615	SKONSENG
COLDEVIN TAMAR KOLÅSÆTER	LIHAUAN 75	8615	SKONSENG
ELVEBAKK TERJE JOHAN	SALTFJELLVEIEN 364	8615	SKONSENG
STRØMSNES JØRGEN	LIHAUAN 65	8615	SKONSENG
MATHISEN FRANK KETIL	LIHAUAN 63	8615	SKONSENG
STATKRAFT ENERGI AS	LILLEAKERVEIEN 6	283	OSLO
MYREN BODIL HANSEN	HAUANVEIEN 39	8615	SKONSENG
MYREN ELLING INGE	HAUANVEIEN 39	8615	SKONSENG
SOLHAUG KJELL ESPEN	LIHAUAN 17	8615	SKONSENG
MYHRE MONA MIKALSEN	HAUANVEIEN 45	8615	SKONSENG
MYHRE STEINAR	HAUANVEIEN 45	8615	SKONSENG
KOLÅSÆTER ØYVIND	LIHAUAN 49	8615	SKONSENG
STRØMSNES ÅKE	LIHAUAN 45	8615	SKONSENG
BJØRKMO HEIKI-SUNE	LIHAUAN 47	8615	SKONSENG
BJØRKMO MARIT KOLÅSÆTER	LIHAUAN 47	8615	SKONSENG
LARSEN OLE-PETTER KORNELIU	LIHAUAN 28	8615	SKONSENG
RØSSVOLL OLE-MARTIN	LIHAUAN 36	8615	SKONSENG
ELVEBAKK TROND RUNE	SALTFJELLVEIEN 344	8615	SKONSENG
WEDVIK JOSTEIN	SALTFJELLVEIEN 332	8615	SKONSENG
SOLBU TERJE	SALTFJELLVEIEN 330	8615	SKONSENG
LIMSTRAND GRETHE STAVEM	LIHAUAN 69	8615	SKONSENG
LIMSTRAND KJELL OLAV	LIHAUAN 69	8615	SKONSENG
LIASJØ KNUT ARNE	LIHAUAN 19	8615	SKONSENG

Planbeskrivelse detaljregulering for E6 Fallheia – Sandheia, Rana kommune

LIASJØ SOLVEIG BEATE	LIHAUAN 19	8615	SKONSENG
KOLÅSÆTER ODDVAR	LIHAUAN 55	8615	SKONSENG
KJØLLEBERG ODLAUG SAKARINE	SALTFJELLVEIEN 380	8615	SKONSENG
FORSBØ ANKJELL JOHAN	SALTFJELLVEIEN 310	8615	SKONSENG
ANDERSEN FINN ASTOR	LANGNESET 26 A	8624	MO I RANA
ANDERSEN TORILL SILÅMO	LANGNESET 26 A	8624	MO I RANA
VEDVIK CINDY MARI	LIHAUAN 30	8615	SKONSENG
ELVEBAKK TRINE HAGEN	SALTFJELLVEIEN 368	8615	SKONSENG
STORDAHL INGAR	SALTFJELLVEIEN 368	8615	SKONSENG
LILLEVOLD JOHANNES MAGNE	SALTFJELLVEIEN 235	8615	SKONSENG
FALLHEI ROGER	SALTFJELLVEIEN 302	8615	SKONSENG
JAMTLI LIV	SALTFJELLVEIEN 239	8615	SKONSENG
JENSEN HANS	ERTSVEIEN 16	8616	MO I RANA
HANSEN ELSE JULIE	FRIDTHJOV ANDERSSENS V 1	8626	MO I RANA
JAMTLI ARNE	SELFORSVEIEN 110	8613	MO I RANA
LARSEN KRISTIANNA GEORGINE	SKUGGHEIA 36	8610	MO I RANA
ANTONSEN RAGNHILD KONRADSE	SALTFJELLVEIEN 296	8615	SKONSENG
WEDVIK STIG JØRAN	SALTFJELLVEIEN 296	8615	SKONSENG
HANSEN ROMAR ASLE	SALTFJELLVEIEN 294	8615	SKONSENG
FALLHEI METTE	SALTFJELLVEIEN 300	8615	SKONSENG
STATSKOG SF	PB. 174	4204	ELVERUM
STATKRAFT ENERGI AS	PB. 200 Lilleaker	0216	OSLO
FYLKESMANNEN I NORDLAND	Moloveien 10	8002	BODØ
HELGELANDSKRAFT AS, Avd. Mo i Rana	Postboks 84	8601	MO I RANA
STATNETT SF Region Midt-Norge - St.gr. Bjerka	Postboks 128	8643	BJERKA
NORDLAND FYLKESKOMMUNE v/Kultur og Miljøavdelingen	Fylkeshuset	8048	BODØ
JERNBANEVERKET	POSTBOKS 4350	2308	HAMAR
REINDRIFTSFORVALTNINGEN I NORDLAND	SJØGATA 78	8200	FAUSKE
NVE-REGION MIDT-NORGE	VESTRE ROSTEN 81	7075	TILLER
SAMETINGET (Saemiedkie) - Sámediggi / Sametinget	Ávjovárgeaidnu 50	9730	Kárásjohka / Karasjok
RANA NÆRINGSFORENING	HALVOR HEYERDAHLS VEI 48	8626	MO I RANA
RANA MUSEUM	PB. 98	8616	MO I RANA
RANA SKOGEIERLAG v/LEIV BUSTNES	BUSTNES 24	8616	MO I RANA
SB NORDLANDSBRUSS AS	PB. 1258	8602	MO I RANA
RANA BONDE- OG SMÅBRUKERLAG v/Einar Haueng Hansen	ØRTFJELLVN. 32	8630	STORFORSHEI
NORSK ORNITOLOGISK FORENING – RANA LOKALLAG	PB. 1301	8602	MO I RANA
NLF-NORDLAND	PB. 343	8001	BODØ
NATURVERNFORBUNDET I RANA	PB. 1447	8602	MO I RANA



NORD-RANA BONDELAG  
v/Leif Egil Amundsen

GRØNNFJELDALSVEIEN 14

8630 STORFORSHEI